Nr 4 (26)

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 1 marzec 1950 — CENA 25 zł

NIECH ŻYJE NIEZWYCIĘŻONA ARMIA RADZIECKA

32 rocznica utworzenia sławnej Armii Radzieckiej, gdy uczucia mas robotniczo-chłopskich całego świata łączą się z radziecką Armią Bohaterów i jej wodzem Wielkim STALINEM, szczególnie uroczyście obchodzona jest przez nasze społeczeństwo. Armia Rewolucji Październikowej, armia LENINA-STALINA, która przyniosła Polsce wolność i umożliwiała budowę zrębów socjalizmu w naszym kraju stała się dziś umiłowaniem i ostoją wszystkich ludzi walczących o pokój i postęp. Przez poznanie doświadczeń i osiągnięć Armii Radzieckiej, przez przyswojenie przodującej radzieckiej techniki i metod pracy będziemy mogli my, pracownicy transportu: kierowcy mechanicy, warsztatowcy i personel pomocniczy jeszcze bardziej wzmóc nasz wysiłek w marszu ku lepszej przyszłości, zapewniając sobie szybsze zbudowanie socjalizmu, a obozowi imperialistycznemu nieuchronną klęskę.

Wraz z całym społeczeństwem radośnie obchodziło nasze Ludowe Wojsko 32 rocznicę powstania Armii Radzieckiej. Również we wszystkich jednostkach i oddziałach Służby Samochodowej zgromadzili się oficerowie, podoficerowie i szeregowi, kierowcy i mechanicy samochodowi na uroczystych akademiach i obchodach. Zebrani manifestowali swe uczucia dla niezwyciężonej Armii Radzieckiej — Armii Wolności i Socjalizmu, dla bohaterskich żołnierzy radzieckich i dla twórcy, organizatora i Genialnego Wodza Radzieckich Sił Zbrojnych — Generalissimusa Józefa Stalina.

Armia Radziecka naszym wzorem

— „Tak jak w okresie walk z faszyzmem — powiedział na akademii w jednej z warszawskich jednostek samochodowych mjr K. Nowicki — tak i teraz w okresie pracy pokojowej doświadczenia, tradycje i dorobek Armii Radzieckiej są źródłem siły i gotowości bojowej naszego wojska. Stalinowska nauka wojenna stała się nauką wojenną Wojska Polskiego. Przyswajamy sobie przodującą technikę Związku Radzieckiego i jego Armii. Doświadczenia bojowe i osiągnięcia szkoleniowe Armii Radzieckiej stały się skarbnicą, z której codziennie czerpiemy".

Wiemy że Armia Radziecka spełni swe zaszczytne i szlachetne zadanie obrony pokoju, że spełni do końca swą wielką wyzwoleńczą rolę w zwycięskich zmaganiach obozu antyimperialistycznego o pokój, wolność i socjalizm na całym świecie".

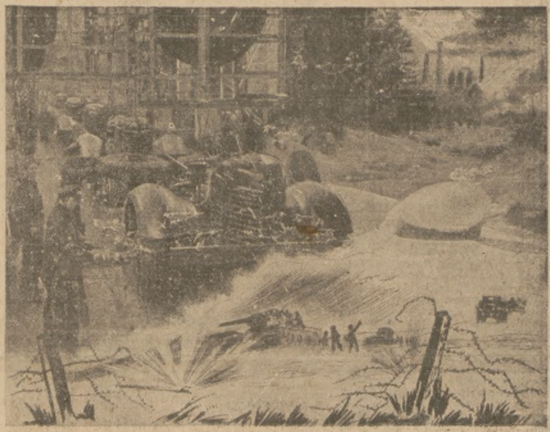
Wieczysta przyjaźń

— „Braterstwo broni Wojska Polskiego z Armią Radziecką jest trwałe i niezniszczalne — powiedział do zebranych żołnierzy Służby Samochodowej por. Ledwos. — Przyjaźń nasza scementowana jest na wieki krwią żołnierza radzieckiego i polskiego, krwią przelaną w walce ze wspólnym wrogiem o wspólną sprawę. Z niej czerpie swą siłę nasze ludowe wojsko, stojące u boku Armii Radzieckiej — najpotężniejszej armii świata — na straży postępu walczące o pokój przeciwko planom wojennym imperialistów".

Armia Wyzwolenia Armią Pokoju

W czasie akademii w Oficerskiej Szkole Samochodowej zabierali kolejno głos przodujący w wyszkoleniu i nauce podchorążowie. Plut. pchor. Kosiorek powiedział:

— „5 lat temu Armia Radziecka po zdruzgotaniu ciemnych i zbrodniczych sił faszystowskich przyniosła wolność wielu narodom, a wśród nich i narodowi polskiemu. Zwycięstwa Armii Radzieckiej pozwoliły następnie naszej młodej robotniczo - chłopskiej władzy polskiej na wprowadzenie zasadniczych przemian społecznych w kraju i obezwładniły obóz reakcji. Ale i dziś ani na chwilę nie zapomina Armia Radziecka o swej wielkiej zaszczytnej i odpowiedzialnej roli wobec narodu i wobec całego świata, walczącego o pokój i postęp. Dlatego z dnia na dzień rosną i potężnieją niezwyciężone siły Armii Radzieckiej. Stanowią one nieprzebytą zaporę dla podżegaczy wojennych".



W okresie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej przemysł radziecki nie zawiódł swej armii. Fabryki samochodowe ewakuowane w głąb kraju dostarczały przez przerwy doskonałych samochodów, ciągników i motocykli. Na nich to kierowcy radzieccy docierali na pierwszą linię frontów, dowożąc sprzęt i amunicję, niszcząc faszystów, udowadniając wyższość swej techniki.

Żywiołowy ruch długofalowych zobowiązań

MOTORYZACJA PODJĘŁA APEL MARKIEWKI

Apel górnika Wiktora Markiewki odbił się szerokim echem wśród pracowników wszystkich gałęzi motoryzacji. Masowo podjęli długofalowe zobowiązania produkcyjne i oszczędnościowe pracownicy fabryk i warsztatów naprawczych sprzętu motorowego. Ramię w ramię stanęli przy nich ze swymi zobowiązaniami eksploatacyjnymi kierowcy traktor zyści i pracownicy obsługi. Do listy podejmującej zobowiązania długofalowego przyłączyły się również organizacje sportu motorowego oraz pracownicy biurowi instytucji motoryzacyjnych.

Inicjatorem podejmowania długofalowych zobowiązań przez kierowców Warszawy i całej Polski stała się kobieta, pracujący kierowca Oddziału Sprzętu i Transportu PPB **Maria Kolska**. Na zebraniu pracowników stołecznego oddziału PPB rzuciła ona wezwanie o przedłużanie przebiegu międzynaprawczego i oszczędności materiałów pędnych, składając następującą deklarację:

„...W odpowiedzi na apel rębacza kopalni „Polska" tow. Wiktora Markiewki ja Kolska Maria, kierowca Oddziału Sprzętu i Trasportu PPB Zjednoczenia Warszawskiego zobowiązuję się do przejechania na swym samochodzie „Renault" Nr A-80838 bez kapitalnego remontu, awarii i uszkodzeń z mojej winy 72 tys. kilometrów, co stanowi 120 proc. normy... Zobowiązuję się uzyskać w r. 1950 5 procent oszczędności paliwa... Wzywam wszystkich kolegów i towarzyszy kierowców w całym kraju do podjęcia podobnych zoboiązań długofalowych"...



Maria Kolska — przodujący kierowca samochodowy.

Apel Marii Kolskiej, doświadczonego kierowcy, która w jednym z oddziałów samochodowych Armii Radzieckiej przebyła ogromny szlak bojowy aż do Berlina, został żywiołowo podchwycony przez kierowców warszawskich. Na zebraniu Podstawowej Organizacji Partyjnej przy MSZ podjął wezwanie Kolskiej przodujący kierowca ob. Małkowski.

„Tow. Maria Kolska — mówił na zebraniu tow. Małkowski — zobowiązała się przejechać na samochodzie marki „Renault" 72 tys. km bez kapitalnego remontu, co stanowi 120 proc. normy dla tego typu samochodu.

Towarzysze, ja zobowiązuję się przejechać na samochodzie marki „Citroen" 85 tys. km bez kapitalnego remontu i wykonać w ten sposób 121 proc. normy".

„Ogumienie mego wozu po przejechaniu bez defektu 50 tys. km jest w dobrym stanie. W ten sposób już uzyskałem blisko 200 proc. normy. Zobowiązuję się przejechać na tych samych gumach 80 tys. km, co stanowić będzie 313 proc. normy.

Zobowiązuję się ponadto uzyskać w 1950 r. 8 proc. oszczędności paliwa i wzywam wszystkich kolegów i towarzyszy kierowców z ministerstw i urzędów centralnych do współzawodnictwa i podejmowania zobowiązań długofalowych".

Za przykładem Małkowskiego poszedł natychmiast jego kolega kierowca Krajewski, który zobowiązał się na swym samochodzie — przejechać bez naprawy głównej 120 tysięcy km, podnieść normę zużycia ogumienia z 35 tysięcy km na 40 tysięcy km oraz zaoszczędzić w roku bieżącym 4% paliwa.

Ustrój radziecki podstawą potężnej motoryzacji Sił Zbrojnych ZSRR

32 lata mijają od historycznej daty powstania Armii Radzieckiej. Święto Radzieckich Sił Zbrojnych obchodzą uroczyście nie tylko narody Związku Radzieckiego. W dniu tym wszyscy ludzie postępu i pokoju na całym globie, masy robitniczo-chłopskie świata łączą się myślami z bohaterskimi żołnierzami armii wolności i pokoju. Święto Armii Radzieckiej obchodzi radośnie nasze Ludowe Wojsko Polskie. Obchodzi je Służba Samochodowa WP., która swoje powstanie zawdzięcza serdecznej i troskliwej pomocy udzielonej przez Armię Radziecką, a swój obecny rozwój i wzrost wzorom, doświadczeniu i nauce, jakie ustawicznie czerpie z osiągnięć przodujących wojsk zmotoryzowanych i służby transportu Armii Radzieckiej.

W minionej wojnie Armia Radziecka okazała się najlepszą pod każdym względem najdoskonalszą armią świata. Jej potencjał i stopień zmotoryzowania wzrastał systematycznie, pomimo ciężkich strat zadanych gospodarce i przemysłowi ZSRR przez faszystowskiego najeźdźcę.

Czemu należy przypisać możliwość niezwykle intensywnego tworzenia nowoczesnej, w pełni zmotoryzowanej armii przed II-gą wojną światową? A następnie bezustannego zaopatrywania oddziałów Armii Radzieckiej i całego kraju w doskonały sprzęt motoryzacyjny w latach najcięższych walk z faszyzmem?

Otóż fundamentem potężnej motoryzacji Związku Radzieckiego i jego Armii jest w pierwszym rzędzie socjalistyczne gospodarka ZSRR i socjalistyczne społeczeństwo radzieckie.

Siła i potęga wojskowa każdego państwa zależna jest bowiem od ustroju państwowego i społecznego. Zwycięstwa Armii Radzieckiej udowodniły raz jeszcze olbrzymią wyższość ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym ustrojem społecznym i państwowym. Ustrój socjalistyczny jest więc podstawowym źródłem siły Związku Radzieckiego i Armii Radzieckiej.

„Pierwsza i podstawowa cecha charakterystyczna, cecha naszej armii, polega na tym, że jest ona armią wyzwolonych robotników i chłopów, jest armią Rewolucji Październikowej, armią dyktatury proletariatu... Nigdzie na świecie nie łączą narodu z armią stosunki nacechowane taką miłością i troskliwością, jak u nas... A co oznacza miłość narodu do swej armii? Oznacza to, że armia taka posiadać będzie najsilniejsze zaplecze, że armia taka jest niezwyciężona".

W żadnej wojnie zaplecze nie odgrywało tak decydującej roli, jak w II wojnie światowej. Niesłychany hart i poświęcenie, bohaterstwo ludzi radzieckich wspierało bohaterstwo żołnierza frontowego. Tylko kraj socjalizmu Związek Radziecki, miał w minionej wojnie takie zaplecze, które sprostać mogło olbrzymim wymaganiom frontu.

Planowa gospodarka radziecka umożliwiła mobilizację wszystkich zasobów materialnych kraju dla celów obrony.

Ustrój socjalistyczny, niezwykłe bohaterstwo pracy wśród robotników i chłopów radzieckich, dzięki któremu w czasie pokoju zapewniono wykonanie planu pięciolatek Stalinowskich, a w czasie wielkich zmagań z najeźdźcą hitlerowskim, regularne zaopatrywanie frontu. Pełna niezależność ekonomiki radzieckiej, zdolność mobilizowania olbrzymich zasobów całego kraju, zaspakajanie swych potrzeb rodzimą produkcją oraz młoda radziecka inteligencja techniczna, która potrafiła budować i tworzyć w oparciu o Leninowsko-Stalinowską naukę, stanowiły jeden z ważnych czynników rozwoju motoryzacji Armii.

W okresie wojny ojczyźnianej 66% produkcji przemysłowej uległo zniszczeniu lub unieruchomieniu. Niemniej Armia Radziecka z dnia na dzień otrzymywała coraz więcej samochodów, motocykli i ciągników.

Jednym z ważniejszych czynników siły Armii Radzieckiej i jej motoryzacji jest socjalistyczny system gospodarki rolnej. Dzięki kolektywizacji i mechanizacji rolnictwa Armia Radziecka była nieprzerwanie zasilana pełnowartościowym, wyszkolonym fachowo rekrutem. Wykwalifikowani kierowcy i traktorzyści stanowili doskonałą kadrę dla wojsk zmotoryzowanych, a 150 milionowa masa chłopska była źródłem niewyczerpanej energii potencjalnej powstającej armii.

Siła motoryzacji Armii Radzieckiej tkwiąca w ustroju socjalistycznym tego kraju, nadal wzrasta niebywale.

Budowa komunizmu, do którego Związek Radziecki dzięki wysiłkowi całego narodu, dąży milowymi krokami, przyczynia się znacznie nie tylko do całkowitego zmotoryzowania Armii i wyposażenia jej w nowoczesny sprzęt motoryzacyjny ale tworzy jej potężne zaplecze motoryzacyjne, przez budowę i rozbudowę przemysłu, przez dalszą motoryzację kraju, przez dalszą mechanizację rolnictwa i dalsze wychowanie kadry technicznej.

Wystarczy tylko przytoczyć że wieś radziecka w ciągu tylko bieżącej pięciolatki otrzyma 350 tysięcy traktorów, że w wyższych i średnich uczelniach uczy się około dwu milionów młodzieży która przyswoi sobie przodującą technikę i naukę radziecką. Ten wielki rozmach zakreślony w obecnej pięciolatce da Związkowi Radzieckiemu miliony nowej komunistycznej inteligencji, a kadra fachowa będzie stanowiła potężną niewyczerpaną rezerwę ludzką.

W marszu do komunizmu, do którego Związek Radziecki prowadzi Generalissimus STALIN i WKP (b) siła Armii wzrasta, wzrasta jej motoryzacja, aby służyć klasie robotniczej świata i zapewnić jej pokój.

Tysiące ciągników i samochodów wyruszy w pole

Uchwały KERM zabezpieczą wiosenną akcję siewną

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów powziął szereg doniosłych uchwał w sprawie tegorocznej wiosennej akcji siewnej. Plan 6-letni bowiem stawia przed naszym rolnictwem bardzo poważne zadania, których wykonanie oznacza wielki wzrost środków żywności dla mas pracujących miast i wsi oraz wzrost surowców dla przemysłu. Dla osiągnięcia postawionych zadań Państwo Ludowe daje rolnictwu ogromne środki w postaci wielomiliardowych kredytów inwestycyjnych tysięcy ciągników i maszyn rolniczych, setek tysięcy ton materiału siewnego i nawozów sztucznych.

W ramach tegorocznej, a zarazem pierwszej akcji siewnej planu 6-letniego, wzrośnie niesłychanie traktoryzacja i mechanizacja gospodarki rolnej. I tak wieś zostaje wyposażona w 6700 nowych ciągników, a do utrzymania pełnej sprawności dotychczasowego taboru zobowiązano Techniczną Obsługę Rolnictwa i Państwowe Ośrodki Maszynowe. Ponadto TOR uruchomi dodatkowo w terminie rozpoczęcia wiosennych prac, warsztaty ruchome z odpowiednim wyposażeniem i pełną wykwalifikowaną obsługą. Natomiast warsztaty stałe TOR-u zostaną uzupełnione zarówno materiałowo i narzędziowo, jak również dokompletowane osobowo. Plan zimowych napraw i przygotowań w TOR zakończony zostanie na 31 marca br. a jeszcze przed tym terminem ma być całkowicie ukończone zaopatrywanie poszczególnych użytkowników w części zapasowe i materiały.

Nie mniej ważne zadania powierzono Państwowym Ośrodkom Maszynowym. Tu jednak plan napraw ciągników i sprzętu rolniczego przewidziany został już na 20 marca br. Jednocześnie przygotowane zostaną odpowiednie ilości brygad: traktorzystów, pomocników mechaników objazdowych i warsztatowych. Do poszczególnych ciągników zostaną przydzieleni na stałe traktorzyści i ewentualnie pomocnicy.

Spółdzielcze Ośrodki Maszynowe sporządzić mają szczegółowy plan robót rolnych. W tym celu zobowiązano je m. in. do przygotowania już do 10-go marca całego parku maszynowo - traktorowego w 100% sprawności. Drobne naprawy ciągników POM-y przeprowadzą we własnym zakresie, a naprawy główne i średnie zostaną zlecone terminowo do TOR.

Już dotychczasowy przebieg przygotowań do akcji siewnej, a zarazem szczery, socjalistyczny stosunek do pracy naszych traktorzystów i pracowników Ośrodków Maszynowych, wskazują, że plany państwowe i uchwały KERM będą wykonane. Zespołowe zobowiązania całych brygad traktorzystów do współzawodnictwa w wydajności i najlepszej jakości wykonywanych robót są rękojmią, że pierwsza akcja siewna planu 6-letniego zostanie przeprowadzona zwycięsko.

(S)

POLSKA i ŚWIAT zza kierownicy

JAK „MOTOZBYT" WYKONAŁ PLAN

Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „MOTOZBYT" wykonała plan roczny na 1949 r. w 127.5%. Najlepiej wykonano plan sprzedaży rowerów, który przekroczono o 78.5%. Jeśli chodzi o motocykle, to plan wykonany został w 124.6%, a więc ze sporą nadwyżką. Jak wiadomo motocykle i rowery znajdują się w sprzedaży wolnorynkowej, poważne przekroczenie planu w odniesieniu do sprzedaży tych artykułów świadczy więc zarówno o dużym zapotrzebowaniu, jak i o sprawnym działaniu sieci handlowej „MOTOZBYTU". Warto jeszcze wspomnieć, że plan zaopatrzenia kraju w autobusy wykonano w 131,7%, a w odniesieniu do ciągników zaś — nawet 172,7%.

RADIO PROPAGUJE MOTORYZACJĘ

Stałe audycje dla motorzystów rozpoczęło czechosłowackie radio na fali Pragi II. Audycje nazwane „Radzimy motorzystom" redaguje Wydział Propagandowy Automobilklubu Czechosłowacji. Omawiane są zagadnienia eksploatacji i obsługi czeskich pojazdów mechanicznych: motocykli i samochodów. Oprócz tego w okresie zimowym nadawany był codzienny komunikat śniegowy dla kierowców o stanie dróg i możliwościach przejazdu przy dużych opadach atmosferycznych.

Audycje radiowe na tematy motoryzacyjne są bez wątpienia doskonałą formą propagandową, która zarówno przynieść może pożytek pracownikom motoryzacji: kierowcom i mechanikom, oraz zainteresować naszymi sprawami większy odłam społeczeństwa. Nie wątpimy, że również nasza Komisja Propagandowa przy PZMot rozpocznie w najbliższym czasie współpracę z Polskim Radiem. (s)

DALSZE „MAVAGI" i „IKARUSY" W KRAJU

Zakupione przez „MOTOZBYT" na Węgrzech autobusy „MAVAG" napływają w dalszym ciągu do kraju. Nadeszło już kilkadziesiąt autobusów tej marki, które przydzielane są zgodnie z ustalonym rozdzielnikiem Miejskim Zakładom Komunikacyjnym szeregu większych miast Polski, a przede wszystkim Warszawy. Poza stolicą „MAVAGI" otrzymują jeszcze Szczecin, Gdańsk, Wrocław, Wałbrzych, Bielsko, Częstochowa i inne miasta.

Natomiast karosowane na Węgrzech w fabryce „Ikarus" na podwoziach „Fiat 666 RN" autobusy, przeznaczone są do PKS-u. Pełna ilość zamówionych przez „MOTOZBYT" wozów nadeszła już do kraju i wzbogaca tabor naszej komunikacji międzymiastowej.

CORAZ WIĘCEJ „STARÓW"

Coraz to nowe partie polskich ciężarówek „Star A-20" przekazuje „MOTOZBYT" użytkownikom. Produkcja tego samochodu stale się rozwija i w roku bieżącym ma być dwukrotnie większa od zeszłorocznej.

A. FIODOROW

Droga życia

2)

Kiedy ludzie odzyskiwali przytomność nie było już przy nich Denisłama Aminowa. Odchodził, nie mówiąc uratowanym nawet swego nazwiska.

Patrzałem na wielkie mocne ręce tego bohatera i serce radowało mi się:

— Ilu ludzi radzieckich uratowały te ręce!

I teraz gdy piszę te słowa wspominam ze wzruszeniem noc z 27 na 28 lutego 1942 r. Rozszalała się tej nocy na trasie śnieżna zadymka. W czasie największego nasilenia burzy wyszedł z namiotu sierżant Alin Achmiedczyjew i stanął na warcie na niebezpiecznym odcinku drogi. I chociaż nie był on tej nocy dyżurnym, jednak przepracował długie godziny na siarczystym mrozie. W czasie tej szalejącej nocnej zamieci patrolowali na trasie traktorzyści i robotnicy drogowi, wybijali okólne drogi, przepychali auta ciężarowe które ugrzęzły. Wicher wył, wirował śnieg, oślepiał oczy. Lodowate zimno zapierało oddech, ręce kostniały. Akurat w tym czasie wróg dokonywał okrutnego ostrzeliwania trasy. Wszędzie czaiła się śmierć. Ale nie o niej myśleli żołnierze, myśleli o życiu.

Pocisk nieprzyjacielski trafił i rozbił most, przeprowadzony przez szczeliny w lodzie. Na drodze słychać było sygnały kolumn samochodów. W nieprzejrzanym chaosie zamieci i orkanu wietrznego, żołnierze z zimną krwią



przystąpili do odbudowy mostu. Nie przebrzmiały jeszcze salwy dział wroga, a żołnierze już przynosili belki, rąbali podpórki. Kierował pracą major Sergiusz Mażajew. Oczy miał czerwone od bezsenności. Nieraz brał topór i pracował z zapamiętaniem. Nagle w czasie roboty znikał i wszyscy domyślali się, że w tej chwili jest napewno w innem niebezpiecznem miejscu, gdzie oczekują jego rady i rozkazu. Znowu wyłaniał się z zamieci, z mroku i ludziom zdawało się, że dowódca wogóle stąd nie odchodził...

...Sierżant Fedor Szafrański przyszedł drogą lodową i zamieszkał wraz z innymi w niewielkim namiocie. Nosił ładny i czysty kożuszek, który bardzo szczędził. Towarzysze zauważyli szybko, że nowy sierżant wogóle bardzo szczędził swą odzież, chociaż było to niezwykle trudne na stacji benzynowej, gdzie bezustannie zatrzymują się samochody, a zasmarowani kierowcy biegną do namiotu, aby się ogrzać. Wielu odnosiło się do Fedora Szafrańskiego z niechęcią, traktowano go powściągliwie.

Kiedyś nocą rozpętał się na trasie orkan. Wściekły wicher parł na lód, który pod naporem pękał. Po magistrali mknął samochód, w którym siedziały zziębnięte kobiety i dzieci. Samochód z rozbiegu wpadł w szczelinę lodu i począł tonąć. Kobiety i dzieci znalazły się w lodowatej wodzie.

Na krzyk tonących zbiegli się żołnierze regulujący ruch i sierżant Fedor Szafrański. Szybko zdjął swój kożuszek i położył go starannie na suchem miejscu.

Robotnicy skrzywili się z niezadowoleniem. „Rzeczy mu są droższe niż ludzie".

Ale wtedy stało się coś nieoczekiwanego. Sierżant zbliżył się do szczeliny wodnej między lodami i bez namysłu skoczył w lodowatą głębię. Po bohatersku nurkował, wynosił z wody krztuszące się dzieci. Śmiałek uratował wszystkie dzieci. Kiedy wyszedł z wody, natychmiast kolący mróz skuł jego mokrą odzież. Lodowa maska zastygła na jego twarzy. Schwycił szybko ciepły, puszysty kożuszek. Odwinął wewnętrzną, nagrzaną przez ciało stroną i starannie okrył uratowane dzieci.

Sierżant posadził dzieci do samochodu, który podjechał, i sam je odwiózł do namiotu, aby się ogrzały. Zsiniał, drżał, chociaż starał zachować się dzielnie. Na twarzy malowało się zażenowanie. Był jakiś zawstydzony.

* * *

Kierowca Mikołaj Gonczarow prowadził swe auto po trasie. Pod silnym naciskiem lód zatrzeszczał, załamał się, zjawiła się kręta szczelina, koła samochodu zapadły się w nią i samochód powoli pogrążał się w wodzie. Z pomocą pośpieszyli natychmiast pracownicy remontowni. Swojemi wprawnemi oczyma popatrzyli na miejsce katastrofy i — niestety — bezradnie wzruszyli ramionami.

— Przepadło. Auta uratować się nie da. Towarzyszu kierowco, możecie ze spokojnem sumieniem wrócić do swego oddziału.

Taka propozycja mocno dotknęła kierowcę Mikołaja Gonczarowa. Postanowił za wszelką cenę uratować swe auto i przystąpił natychmiast do pracy.

Wiał ostry wiatr, srożył się mróz. Kierowca jednak nie zauważał tego.

Rozebrał drewniane pudło samochodu i ostrożnie podsunął pod samochód deski wzięte z boków. Deski jednak trzeba było w jakiś sposób umocować, aby nie pozwalały samochodowi zanurzyć się w wodzie. Któż tego dokonał?

ARMIA WYZWOLICIELKA —



Ludność polskich miast i wsi z radością wita swoich wybawców — żołnierzy Armii Radzieckiej.

„Lud polski nie zapomni, że bohaterska Armia Radziecka nie tylko wyzwoliła nas z jarzma hitlerowskiego, ale uratowała samo istnienie polskiego narodu, który faszyści skazali na zagładę w krematoriach i obozach koncentracyjnych...

...Armia Radziecka, najpotężniejsza armia świata, zgodnie z wolą narodu radzieckiego, zgodnie z wolą setek milionów ludzi pracy w całym świecie, wiernie i nieugięcie czujnie i pewnie stoi na straży pokoju świata i wolności narodów".

Z referatu Wiceministra Obrony Narodowej gen. Edwarda Ochaba na uroczystej Akademii dla uczczenia 32 rocznicy powstania Armii Radzieckiej.

— NA STRAŻY POKOJU



Nowoczesna, w pełni zmotoryzowana Armia Pokoju demonstruje swą potęgę na defiladzie w Moskwie.

Nasi korespondenci piszą

Kanonierzy: Kołatkowski, Cybuch i Gomuła

to wzorowi żołnierze — racjonalizatorzy

Była mroźna styczniowa niedziela. Przyjemnie było posiedzieć w ogrzanej świetlicy plutonu nad książką, lub też posłuchać radia. Kiedy jednak zwróciłem się z zapytaniem: Kto na ochotnika pomoże kierowcy PKS, któremu — około dwustu metrów od miejsca stacjonowania jednostki — „nawalił" samochód? pierwszymi którzy zgłosili się byli kanonierzy: Kołatkowski, Cybuch i Gomuła.

Nie byłoby w tym wszystkim nic, co mogłoby zwrócić uwagę, gdyby nie fakt, że wszyscy trzej kanonierzy od początku swej służby w jednostce, wyróżniają się sumienną i fachową pracą, oraz przodują w wyszkoleniu tak politycznym jak i liniowym. Zawsze służą radą i pomocą mniej doświadczonym kolegom. Nie kto inny, jak właśnie oni posiadają najwięcej pochwał za dobrą i sumienną pracę.

Wspólnie z bomb. S. Henkiszem i bomb. M. Swierzem, Z...owcem i agitatorem plutonu, opracowali oni i wykonali: aparat własnego pomysłu do sprawdzania świec samochodowych pod ciśnieniem odpowiadającym ciśnieniu w cylindrach, aparat do odlewania panewek i aparat do destylowania wody potrzebnej do akumulatorów przez co zaoszczędzili jednostce, około 100 tys. złotych.

Kiedy kan. Kołatkowski, Cybuch i Gomuła wrócili po dwuch godzinach, zadowolenie malowało się na ich, czerwonych od mrozu twarzach i nie trzeba było słów, by zrozumieć, że pomoc jakiej udzielili cywilnemu koledze-kierowcy PKS-u, wynikała nie tylko z koleżeńskiej solidarności, ale również ze świadomości politycznej co zresztą potwierdzają sami swą codzienną rzetelną pracą przy naprawie samochodów.

Kubiak Stefan ppor.

Umowa handlowa polsko-radziecka wzmacnia naszą motoryzację

Podpisany w Moskwie protokół o polsko-radzieckiej wymianie towarowej na rok 1950 rozszerza znacznie ramy dotychczasowej wymiany z ZSRR i gwarantuje Polsce dostawę towarów oraz dóbr inwestycyjnych niezbędnych dla realizacji planu 6-letniego.

W dziedzinie motoryzacji zapewnioną mamy dostawę samochodów ciężarowych i ciągników rolniczych. Samochody te ze zmienionym, w myśl życzeń naszych odbiorców, nadwoziem - wywrotką nadejdą w kilku partiach już w najbliższym czasie. Jednocześnie zagwarantowany został pełny zestaw części wymiennych do otrzymywanych pojazdów. Obok pojazdów mechanicznych zakontraktowano również większe partie ogumienia samochodowego typowych wymiarów, zarówno dętek jak i opon.

Wzrastające obroty handlowe polsko-radzieckie, pozwalają nam zaopatrywać się systematycznie w doskonały radziecki sprzęt motoryzacyjny na daleko korzystniejszych warunkach niżby to było możliwa w krajach kapitalistycznych a także uniezależniają nas od dostaw z krajów marshallowskich i wahań ekonomicznych, jakie nimi wstrząsają.

Podpisany w Moskwie protokół na rok 1950 jest wyrazem prawdziwie przyjacielskiej współpracy gospodarczej dwóch bratnich narodów które łączą nie tylko korzyści, będące wynikiem wymiany, lecz przede wszystkim dążenia do wspólnych wielkich celów.

(s)

SPRAWY naszego zawodu

ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ SAMOCHODU

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwałą z dnia 29.XI.49 r. ustalił następujące zasady w celu zapewnienia odpowiedniej obsługi technicznej samochodów oraz zorganizowania dla tej obsługi warsztatów i stacji obsługi.

Obsługę techniczną wykonywać będą następujące stacje obsługi i warsztaty:

A. Stacje obsługi CHPM „Motozbyt" — dla publicznej obsługi samochodów typowych

B. Spółdzielcze warsztaty i stacje obsługi — dla obsługi publicznej samochodów nietypowych.

C. Stacje obsługi i warsztaty PKS — dla wyłącznej obsługi taboru samochodów PKS.

D. Stacje obsługi i warsztaty dla obsługi samochodów, instytucyj państwowych i samorządowych, przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych, państwowo - spółdzielczych, central spółdzielczo - państwowych i central spółdzielni.

Postanowienie niniejszej uchwały nie dotyczą napraw głównych samochodów i typowych, wykonywanych przez Zakłady Sprzętu Transportowego oraz napraw głównych i obsługi technicznej ciągników, wykonywanych przez Techniczną Obsługę Rolnictwa.

SPROSTOWANIE

W tabeli wymiaru opon i ciśnienia dla typowych pojazdów mechanicznych Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 22/49 zaszła pomyłka którą należy sprostować następująco:

W rozdziale 5 „Wymiary i ciśnienia opon" w § 12 „Tabela wymiaru opon i ciśnienia dla typowych pojazdów mechanicznych" strona 225 wiersz 8 od góry—„Renault" R-2066 ciśnienie w oponach w kg/cm podano: przód 2.1 tył 2.8 powinno być: przód 1.8 — 2; tył 1.8 — 2; i wiersz 9 od góry „Renault" R-2161 ciśnienie w oponach w kg/cm podano: przód 2.1; tył 2.4 powinno być: przód 3 — 3.25; tył 3.25 — 3.5.

INSTRUKCJA DLA KIEROWCÓW

W ostatnich dniach opuściła prasę drukarską „Instrukcja dla kierowców", która jest przedrukiem zarządzenia Ministra Komunikacji z Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 29/48 wraz z obszernym komentarzami, zatwierdzonymi do użytku służbowego przez Ministerstwo Komunikacji.

Instrukcję tą w postaci broszury wydały „Wydawnictwa Komunikacyjne" W-wa, ul. Kazimierzowska 52 gdzie jest ona do nabycia.

Instrukcję szeroko polecamy kierowcom nie tylko dlatego, że jest ona obowiązująca, ale również i dlatego że znajdą w niej wszystkie potrzebne wiadomości do sprawnego wypełniania swych obowiązków.

—Wiadomo kto, — mróz!

Gonczarow zaczął szybko polewać deski wodą, aby przymarzły do lodu. Stopniowo narastała pokrywa lodowa i podnosiła pomaleńku auto. Robota powoli posuwała się naprzód, ale kierowca pracował wytrwale. Cel swój osiągnął. Wyprowadził samochód na lód, wyrąbał deski z lodu, starannie zebrał wszystko i odjechał.

Minęły dwa dni. Mikołaj Gonczarow, zdrów, wesół wrócił do swego oddziału. Przeprowadził swój samochód w całkowitym porządku.

* * *

...Każdy, kto przez jakiś czas przebywał na drodze lodowej, dowiadywał się przedewszystkim o dziewiątym kilometrze. Tutaj z południa na północ przechodziła przez gładką taflę jeziora niebezpieczna szczelina. Kiedy dął wicher, woda pod lodem płynęła do tej szczeliny i bądź to rozszerzała się, bądź to zwężała, upatrując zdobyczy. Żołnierze na trasie czujnie obserwowali zachowanie się tego wroga i w stosownej chwili rozpoczynali z nim walkę. Na dziewiątym kilometrze spiętrzyły się olbrzymie wały lodowe, ciągnęły się koleiny niezliczonej ilości na nowo wybitych dróg poniewierały się resztki mostów gęsta sieć zasieków. Ani we dnie, ani w nocy nie schodzili żołnierze z tego odcinka trasy, niby pracowite mrówki podwozili z olbrzymim wysiłkiem instrumenty drogowe, a już po godzinie niszczył je przesuwający się lód i ogień wroga.

Wróg wybrał dla obstrzału właśnie ten dziewiąty kilometr, usiłując złamać męstwo bohaterów. W ciągu kilku miesięcy istnienia drogi lodowej Niemcy wyrzucili tutaj tysiące pocisków. Ale wróg nie potrafił złamać woli patrjotów. Droga lodowa nadal tętniła życiem.

Żołnierze wyrąbywali nowe mosty i regulowali ruch Niemcy wyrzucali pociski z dalekonośnych dział. Niektóre padały tuż obok mostów, burzyły je, łamały lód. Wtedy ustawał ruch przed szczelinami. Robotnicy mostowi wchodzili do lodowatej wody i stojąc w niej pracowali toporami w ciągu wielu godzin.

Komisarz kompanii drogowej Jakób Pantelejew, człowiek mocny olbrzymiego wzrostu, zawsze był wraz z żołnierzami w najniebezpieczniejszem miejscu w czasie najgorętszych godzin obstrzałów. Pierwszy wskakiwał do wody, pierwszy rzucał się w ogień, gdy gaszono płonące na lodzie cysterny z paliwem.

— Za nim pójdziemy w ogień i wodę — opowiadali żołnierze, i oczy ich płonęły na wspomnienie nieustraszoności komisarza. — Z takim komisarzem nie zginiesz! Śmierć od odważnych ucieka, tchórzom pęta nogi.

W czasie strasznych sztormów nocnych, kiedy zamieć zasypywała drogi, komisarz Jakób Pantelejew sam siadał na traktorze i pod takt wycia burzy posuwał się naprzód. Orkan szalał, zasypywał oczy, Jakób Pantelejew jednak nieustraszenie siedział na traktorze. Poprzez zaspy i góry śnieżne z pewnością i spokojem wytyczał nową drogę.

* * *

Nieprzejrzane są noce zimowe w nieogarnionych przestworach północy, męcząca jest nie kończąca się droga. Zamieć szaleje. I nagle zdala od drogi błyśnie w pustyni lodowej nikłe światełko w maleńkim okienku zasypanego przez śnieg namiotu. Gościnnie, jakby zaprasza do siebie podróżnika. W namiocie oczekuje ciepło, w namiocie oczekuje pomoc.

W ciągu całej zimy mieszkali i pracowali na lodzie odważni ludzie. W czasie burzliwych nocy obchodzili trasę ze swymi torbami na plecach i ratowali już prawie zamarzających podróżników. W czasie nalotów nieprzyjacielskich i obstrzału artyleryjskiego niemało rannych żołnierzy przenieśli na swoich barkach w bezpieczne miejsce.

Na dziewiątym kilometrze, gdzie dzień w dzień padały pociski dalekonośnych dział nieprzyjacielskich, gdzie wskutek wybuchów piętrzył się lód i trzeszczały mosty belkowe, przerzucone przez niezliczone szczeliny — tutaj na rozstaju dróg mieszkała w namiocie, na lodzie, przez całą zimę odważna kobieta — wojskowy felczer, Anna Pisarenko. Jej wytrwałość i silna wola zdumiewały wszystkich. W czasie styczniowych orkanów, kiedy wściekła wichura rozrywała na strzępy płótno żaglowe, kiedy wydawało się, że cały lekki namiot uniesie się w powietrze, w szalejący przestwór śnieżny, ona rozpalała ogień w piecyku, przygotowywała lekarstwa, udzielała wskazówek dyżurującemu. Potem znikała w mroku nocnym, w poszukiwaniu słabnących, błądzących podróżników.



Rozszalała nagle w styczniu na trasie śnieżna burza. Śnieżny wicher zaskoczył podróżników wśród jakby pieniącej się z wściekłości pustyni lodowej. Wielu z leningradczyków dokonywało po raz pierwszy w życiu tego pochodu zimowego. Zbaczali z wytyczonej drogi, błądzili wśród dymiących się zasp. Ludziom drętwiały ręce, zastygały twarze. Głodni, bez sił padali w śnieg i obojętnie oczekiwali tego, co miało nastąpić.

Dokończenie w numerze następnym

ROZWÓJ MOTORYZACJI W ZWIĄZKU RADZIECKIM

W okresie przedrewolucyjnym transport samochodowy nie odgrywał w Rosji carskiej żadnej roli. Stan ten najlepiej obrazują cyfry parku samochodowego z roku 1914:

— samochodów osobowych ok. 9.000.
— samochodów ciężarowych ok. 2.000.

Związek Radziecki nie odziedziczył więc po carskiej Rosji, ani parku samochodowego ani też bazy produkcyjnej. Motoryzacja kraju rozpoczęła się dopiero po Wielkiej Rewolucji Październikowej. Natychmiast po wypędzeniu interwentów zagranicznych i zgnieceniu kontrrewolucji przemysł radziecki zaczął się gwałtownie rozwijać. W dalszych latach rozpoczął się okres Pięciolatek Stalinowskich — okres uprzemysłowienia Związku Radzieckiego.

W miarę rozwoju gospodarki narodowej Związku Radzieckiego w coraz ostrzejszej formie występowała potrzeba jaknajszybszego rozwinięcia transportu samochodowego, a więc i przemysłu samochodowego. W związku z tym Generalissimus Stalin postawił w 1929 roku wniosek zorganizowania masowej produkcji samochodów.

I tak dosłownie w ciągu kilku lat w tempie zupełnie niespotykanym i wyjątkowym, powstał w Związku Radzieckim olbrzymi przemysł samochodowy. Już w roku 1937 Związek Radziecki przegonił pod względem produkcji samochodów ciężarowych Anglię, Francję, Niemcy i inne kraje oprócz Stanów Zjednoczonych AP, zajmując drugie miejsce w świecie (w roku tym ZSRR wyprodukował przeszło 180.000 samochodów ciężarowych i ponad 20.000 samochodów osobowych i autobusów).

Obecnie, jesteśmy świadkami nowego kolejnego etapu rozwoju przemysłu samochodowego w Związku Radzieckim który niesłychanie szybko zwiększa swoją moc produkcyjną. Zgodnie z dekretem o Planie 5-letnim Odbudowy i Rozwoju Gospodarki Narodowej ZSRR, produkcja samochodów osiągnie w roku bieżącym zawrotną cyfrę 500.000 pojazdów. Stany Zjednoczone produkują rocznie około 700.000 samochodów ciężarowych, lecz wobec tego, że samochody radzieckie są pod względem nośności półtora razy większe od samochodów amerykańskich to nie daleka jest chwila, w której Związek Radziecki przegoni pod względem tonażu i parku Stany Zjednoczone i zajmie pierwsze miejsce w świecie. Już teraz tempo wzrostu parku samochodowego w ZSRR, jak i ilości wypuszczanych z fabryk samochodów znacznie przewyższają wszystko to, co miało miejsce w krajach kapitalistycznych podczas najwyższego rozkwitu ich przemysłu samochodowego. Należy przy tym podkreślić okoliczność, że w przeciwieństwie do krajów kapitalistycznych, radzieckie fabryki samochodowe produkowały i produkują w znacznie większym stopniu samochody ciężarowe niż osobowe tzn. samochody związane ze znacznie trudniejszym procesem fabrykacyjnym.

Racjonalna nośność samochodów ciężarowych jest uzależniona od warunków eksploatacji. Wyższa, niż w Stanach Zjednoczonych nośność ciężarowych samochodów Związku Radzieckiego jest uwarunkowana socjalistycznym charakterem i większą koncentracją gospodarki narodowej ZSRR w porównaniu z bardziej rozdrobnioną gospodarką kapitalistyczną Stanów Zjednoczonych AP.

We wszystkich krajach kapitalistycznych zwraca się przy konstrukcji samochodów osobowych, szczególną uwagę na ułatwienie prowadzenia wozu (servomechanizm do włączania sprzęgła, sprzęgła półośrodkowe i samoczynne, synchronizowanie biegów w skrzynce przekładniowej, samoczynna skrzynka przekładniowa itp.). Znacznie mniej natomiast poświęca się uwagi tej samej sprawie przy opracowaniu konstrukcji samochodów ciężarowych. Zależy to znowu od warunków eksploatacyjnych: podczas gdy samochody osobowe prowadzą zazwyczaj, w krajach kapitalistycznych, posiadacze samochodów osobiście, to samochody ciężarowe prowadzą najemni kierowcy.

Takie kierunki rozwoju konstrukcji samochodów całkowicie nie odpowiadają socjalistycznym warunkom gospodarki i pracy Związku Radzieckiego. Tu największą uwagę kładzie się na polepszenie warunków prowadzenia samochodów ciężarowych i autobusów ponieważ prowadzenie tych pojazdów wymaga znacznego wysiłku fizycznego i męczy kierowcę.

Dla przemysłu samochodowego Stanów Zjednoczonych jest charakterystyczny wysoki koszt części zapasowych do samochodu przy stosunkowo niskiej cenie samego pojazdu mechanicznego. Producenci dążą w taki sposób do sprzedania jaknajwiększej ilości samochodów rezygnując z dużych zarobków przy ich sprzedaży, lecz kompensując sobie „straty" olbrzymimi dochodami przy sprzedaży części zapasowych.

Metody takie są zgoła nieznane Związkowi Radzieckiemu, który dąży do skonstruowania jaknajsolidniejszego i jaknajwytrzymalszego samochodu. Przykładem może tu być niezawodna praca samochodu ZIS-5 podczas minionych lat wojny. W ZSRR, w którym zarówno fabryki samochodów, jak i przedsiębiorstwa eksploatujące samochody, należą do państwa, stosunek pomiędzy ceną zasadniczą samochodu i wielkością kosztów eksploatacyjnych układa się zupełnie inaczej, niż w krajach kapitalistycznych, w których producenci zupełnie się nie liczą z późniejszym kosztem utrzymania pojazdu koszt bowiem utrzymania samochodu obciąża już tylko eksploatatora samochodu.

Taka techniczno - ekonomiczna polityka jest obca Związkowi Radzieckiemu, który dba zarówno o rentowność fabryki samochodów jak i przedsiębiorstw eksploatujących park samochodowy. Konstruktorzy radzieccy wprowadzają więc do zespołów samochodu części jaknajprostsze i najłatwiejsze do wymiany (np. tulejki). Obniża to w znacznym stopniu koszt naprawy i zwiększa współczynnik wykorzystania parku (ze względu na krótszy okres naprawy).



WIELKIE SZLAKI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO ARMII RADZIECKIEJ

Socjalistyczny charakter całego przemysłu radzieckiego pozwala więc z powodzeniem opracować konstrukcję samochodów najbardziej odpowiadających warunkom eksploatacji, co jest zupełnie nie możliwe w krajach kapitalistycznych, w których przemysł samochodowy nie jest skoncentrowany w rękach państwa. Rozwój konstrukcji w krajach kapitalistycznych odbywał się i odbywa pod wpływem konkurencji poszczególnych firm przyczym konstrukcja samochodów zmienia się przystosowując do gustu klijenteli. Toteż rozwój konstrukcji jest uwarunkowany wyłącznie interesem sprzedaży i zysku.

W Związku Radzieckim dzięki planowemu, socjalistycznemu charakterowi całej gospodarki można również u podstaw rozwoju konstrukcji wszystkich potrzebnych typów położyć jak najdokładniej opracowany system warunków technicznych, co znacznie zmniejsza ilość konstrukcji pośrednich i nieudanych. Warunki te pozwalają stworzyć najlepiej odpowiadający wymaganiom, park samochodowy. Warunki te pozwalają ponadto przeprowadzić maksymalne ujednolicenie poszczególnych elementów, typów samochodów, zespołów i części.

Przed przemysłem samochodowych Związku Radzieckiego stoją w dalszym ciągu olbrzymie zadania zarówno pod względem zwiększenia produkcji samochodów, jak i ulepszenia ich konstrukcji. Dzięki poparciu władzy radzieckiej, Partii i osobiście Generalissimusa Stalina przemysł samochodowy Związku Radzieckiego niewątpliwie wypełni to zadanie. Przemysł samochodowy ZSRR niewątpliwie w najbliższym czasie zajmie pierwsze miejsce w świecie tak pod względem ilości produkowanych samochodów użytkowych, jak i pod względem jakości rozwiązań konstrukcyjnych.

mjr inż. Leon Minc



Produkcja ciągników w Związku Radzieckim jest już dzisiaj przodującą na całym świecie. Na zdjęciu: HTZ — NATI przed wysyłką do kołchozów.

Z doświadczeń transportowców radzieckich

Wysoka jakość technicznej obsługi podstawą zobowiązań długofalowych

Doświadczenia przodujących kierowców radzieckich, słynnych stutysięczników, wykazują że jedną z zasadniczych podstaw wypełniania i przekraczania masowo podejmowanych w Związku Radzieckim zobowiązań długofalowych w eksploatacji jest wysoka jakość technicznej obsługi samochodów oraz jej regularność. Zwracają na nią szczególną uwagę sami kierowcy — stutysięcznicy jak również i kierownictwa jednostek przewozowych.

Na temat ten pisze radziecki miesięcznik motoryzacyjny „Awtomobil":

„Prawidłowo zorganizowana i regularnie według planu przeprowadzona, jakościowo wysoko postawiona techniczna obsługa samochodów przyczynia się wydatnie do przedłużenia ich przebiegu międzynaprawczego, zmniejsza koszty ponoszone na naprawy główne likwiduje przestoje. Przyczynia się również do przedłużenia przebiegu ogumienia i zmniejszenia zużycia paliw i smarów.

Odwrotnie zaś brak konserwacji, jej nieregularność, bądź też niska jakość jest przyczyną szybkiego zużywania się części i zespołów samochodu, zwiększa zużycie opon i materiałów pędnych, pogarsza dynamiczne właściwości samochodu oraz powoduje przestoje wywołane niesprawnościami technicznymi. Niezauważone bowiem drobne uszkodzenia czy też niesprawności zamieniają się wkrótce w poważne defekty, których naprawa wymaga wiele czasu, kosztów i dodatkowego zużycia części zamiennych.

Racjonalna obsługa samochodów pozwala szeregowi wielkich radzieckich przedsiębiorstw samochodowych zniżać straty spowodowane przestojami niemalże do minimum. Straty te wynoszą w Tambowskim i Gorgowskim Obłastitreście 0.6 — 0.8% godzin pracy samochodów zaś w dziale autobusów, gdzie większość kierowców stanowią stutysięcznicy procent ten zmniejszony jest jeszcze do 0,2 — 0.3.

Kierowcy radzieccy ze szczególną troską wykonują codzienny przegląd przed wyjazdem oraz po powrocie do parku. Biorą również udział w dalszych przeglądach pomagając mechanikowi i kontrolując dokładność i wysoką jakość ich wykonania.

Na przegląd samochodu przed wyjazdem w drogę składają się następujące czynności:

1) Sprawdzenie przez zewnętrzne oględziny, skrzyni ładunkowej budki kierowcy, błotników i silnika, skontrolowanie czy nie ma zewnętrznych uszkodzeń starcie kurzu, wilgoci lub śniegu;

2) sprawdzenie, czy nie ma na wycieku paliwa, oleju, wody, względnie specjalnych płynów (zwrócić uwagę na plamy i kałuże pod samochodem);

3) sprawdzenie ilości paliwa w zbiorniku poziomu oleju w misce olejowej silnika i poziomu wody (względnie płynu chodzącego) w chłodnicy;

4) sprawdzenie umocowania filtra powietrznego (przez sprawdzenie ręką).

5) sprawdzenie luzu koła kierownicy i stanu zawleczek połączeń drążków kierowniczych;

6) sprawdzenie zewnętrznego stanu wszystkich opon (również i zapasowej) i ciśnienia powietrza w nich; zwrócić uwagę, czy na powierzchni opon nie ma wzdęć, wbitych gwoździ, lub innych ostrych przedmiotów

7) sprawdzenie przy pomocy specjalnego klucza nasadowego z korbką, względnie klucza krzyżowego, dociągnięcia nakrętek, mocujących tarcze kół do piast;

8) sprawdzenie działania sygnału oświetlenia a w razie potrzeby maskowania światła.

9) sprawdzenie ilości i właściwego ułożenia względnie umocowania narzędzi kierowcy narzędzi saperskich części zamiennych i innego wyposażenia samochodu; sprzęt ten winien być ciasno ułożony w odpowiednich skrzynkach narzędziowych.

10) uruchomienie silnika, nagrzanie go do normalnej temperatury i przesłuchanie jego działania przy różnych obrotach; silnik winien pracować równomiernie, cicho, bez ostrych stuków i szumu nie zatrzymywać się na wolnych obrotach i bez zakłóceń przechodzić w obroty;

11) sprawdzenie działania i wskazań instrumentów kontrolnych na tablicy rozdzielczej;

12) sprawdzenie w ruchu przy wyjeździe z miejsca postoju do punktu zbornego kolumny działania sprzęgła, skrzynki przekładniowej, wyrównywaczy, hamulców i układu kierowniczego.

ppor. Wajtyga

PRODUKCJA ZAKŁADÓW SAMOCHODOWYCH *im. Mołotowa* W GORKI



Motoryzacja która pokonała technikę faszystowską

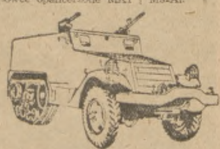
Stalinowski przemysł motoryzacyjny zaopatrzył Armię Radziecką nie tylko w najlepsze na świecie samochody terenowe, lecz również i wozy bojowe, które w znacznej mierze przyczyniły się do pokonania faszystowskich najeźdźców. Samochody pancerne stały się nieodłącznymi towarzyszami żołnierza radzieckiego. Przeprowadzały zwiady wdzierały się głęboko w obronę nieprzyjaciela, nierzadko działały również w ramach zagonów czołgowych na głębokim jego zapleczu, siejąc panikę i niszcząc faszystowski transport. Osłaniały przemarsze wojsk, rozpoznawały drogi i zwalczały rozbite grupy nieprzyjaciela ukrywające się na tyłach. Opancerzone terenowe transportowce przewoziły piechotę na wysunięte stanowiska, chroniąc je swym pancerzem przed działaniem nieprzyjaciela wspomagały je w natarciu ogniem km-ów.



Transportowiec pancerny M3A1.

Radzieckie samochody pancerne cechowały te same doskonałe właściwości, które posiadały samochody transportowe: prostota konstrukcji, odporność na warunki klimatyczne duża zdolność pokonywania terenu, a ponadto niezwykle ważne dla tego środka walki cechy jak zwrotność duża szybkość przy równoczesnym silnym opancerzeniu i dużej sile ognia.

W okresie wojny z hitlerowskimi niemcami w najczęstszym użyciu były znane samochody pancerne BA-64 i transportowce opancerzone MK1 i M3-Al.



Transportowiec pancerny M3A1.

Sukcesy osiągnięte przez radzieckie jednostki samochodów i transportowców pancernych mają źródło nie tylko w ich wysokich zaletach konstrukcyjnych. Przyczynili się do nich w niemniejszej mierze samochodziarze - kierowcy. Są oni wzorem dla nas żołnierzy służby samochodowej Wojska Polskiego.

Kierowców radzieckich samochodów pancernych cechowała nie tylko doskonała znajomość budowy ich maszyn bojowych, konieczna do usuwania niesprawności i uszkodzeń poniesionych od ognia nieprzyjaciela na polu walki, bądź też podczas operacji na tyłach wroga. Są oni przy-

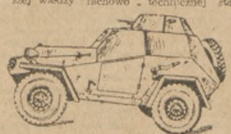


Transportowiec M-2

kładem kierowców, którzy w doskonały sposób opanowali sztukę jazdy terenowej oraz umiejętność pokonywania najcięższych warunków klimatycznych.

Kierowcy radzieccy starali się być nie tylko doskonałymi samochodziarzami, lecz również wzorowymi żołnierzami broni pancernej, w której składzie najczęściej walczyli, opanowywali jej taktykę i zasady walki, znajomość uzbrojenia i łączności. Ta właśnie ich wszechstronna wiedza wojskowa połączona z umiłowaniem socjalistycznej ojczyzny przyniosła im szereg wspaniałych sukcesów, rozszerzając sławę motoryzacji radzieckiej.

Przykład kierowców samochodów pancernych Armii Radzieckiej jest dla nas kierowców Wojska Polskiego wzorem. I my musimy równolegle z podnoszeniem naszej wiedzy fachowo - technicznej stale



Samochód pancerny BA-64.

rozszerzać nasz zakres wiadomości z taktyki, organizacji, zasad walki uzbrojenia i łączności broni lub służby, które obsługują nasze samochody. W oparciu o doświadczenia wsławionej motoryzacji Armii Radzieckiej, zaopatrzeni w wszechstronną wiedzę wojskową i techniczną, wzmocnimy jeszcze bardziej siłę naszej motoryzacji wojskowej a tym samym i siłę bojową naszego Odrodzonego Wojska Polskiego.

ppor. Bryjas

Krótka charakterystyka techniczna i eksploatacyjna.

	Samochód panc. BA-64	Trasportowce pancerne MK-1	Trasportowce pancerne M3-A1
Zasadnicze wymiary w m:			
długość	3,70	3,70	5,62
szerokość	1,53	2,00	2,04
wysokość	1,90	1,60	2,20
prześwit	0,21	0,22	0,27
moc w KM	50	73	110
rodzaj paliwa	benzyna	benzyna	benzyna
pojemność zbiorników paliwa w litrach	90	90	110
rodzaj olejów	ol. Diesla	Lubriceting	
pojemność zbiorników oleju w litrach	4,7	4,5	6
typ chłodzenia	wodne	wodne	wodne
pojemność układu chłodzenia w litr.	12	23	20
Maksymalna szybkość w km/godz.	80	40	83
Średnia szybkość w km/godz. po drodze gruntowej	25–30	8-15	16
Zasięg w km:			
po szosie	600	180	360
po drodze gruntowej	450	160	160
Maksymalne pokonywanie przeszk.:			
wzniesienie w stopniach	30	28	30
przechył boczny	17	30	17
szerokość rowu w m.	9—	1,5	—
głębokość brodu w m	0,30	0,60	0,50
niezbędna grubość lodu w metr.	0,₂0	0,30	0,40
głębokość pokrywy śnieżnej w m.	0, 0	0,50	0,20

POZNAJEMY NOWE MODELE

Radziecki samochód wyścigowy

GWIAZDA III

W roku 1946, z inicjatywy Komitetu do spraw kultury fizycznej i sportu, rozpoczęto opracowywanie pierwszego radzieckiego samochodu wyścigowego. Praca ta, w której uczestniczyło parę jednostek wytwórczych, dała w wyniku samochód Gwiazda I, z silnikiem 350 cm³. Wyniki osiągnięte (szybkość 139,9 km/godz.) nie zadowoliły konstruktorów. W 1948 r. światło dzienne ujrzał wóz następny — Gwiazda II. Mocniejszy silnik i wiele drobnych udoskonaleń, dały w wyniku szybkość na lotnym kilometrze 165,8 km/godz. Nie poprzestano jednak na tym, przekonstruowując Gwiazdę II na model następny, którego opis podajemy poniżej:

Gwiazda III posiada długość — 4200 mm, szerokość — 1700 mm, wysokość (bez szyby) — 750 mm, rozstaw osi — 2150 mm. Waga, gotowego wozu do jazdy, wraz z kierowcą — 470 kg. Silnik samochodu Gwiazda III to dwusuw, czterocylindrowy, stojący ze wspólnymi komorami sprężania dla 2-ch cylindrów. Średnica 39,5 mm, skok 69,5 mm, Pojemność 342 cm³, sprężanie 1:6. Silnik wyposażony jest w sprężarkę podającą mieszankę pod ciśnieniem 1,68 atm. Gaźnik typu Lenkarz, o średnicy przelotu 27 mm. Zapłon bateryjny, świece 14 mm, o wartości cieplnej wg Boscha 260 — 280. Chłodzenie silnika wodne, za pomocą pompy odśrodkowej. Silnik i główna przekładnia zamocowane są czteropunktowo za siedzeniem kierowcy. Wiele elementów przeniesienia napędu wykorzystano z samochodu Moskwicz i motocykla M-72. Zawieszenie tyłu na sprężynach śrubowych, natomiast przód z małymi zmianami wykonany jest wg mostu przedniego Moskwicza. Rama typu rurowego, spawana z cienkościennych rurek stalowych. Nadwozie opływowe, wykonane z aluminium na szkielecie duralowym. Ogumienie 500 x 16.

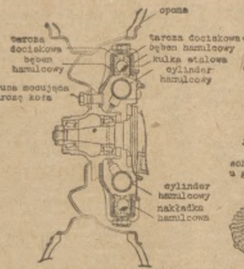
Próby odbyte niedawno, pozwoliły osiągnąć na lotnym kilometrze szybkość 172,827 km/godz.

Nowe rozwiązanie hamulców hydraulicznych

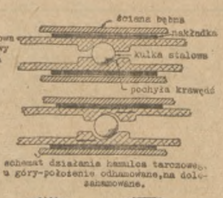
Niezmienne wytyczne, stojące przed konstruktorami systemów hamulcowych, a dające ująć się w 4-ch punktach: mały nacisk nogi, jak najmniejsze wytwarzanie ciepła przy dużym jego odprowadzaniu niezawodność działania i duża efektywność hamowania doprowadziły do skonstruowania całkowicie nowego typu hamulców — zwanych tarczowemi.

Jak zamieszczone rysunki obrazują, bęben hamulcowy składany z 2-ch części odlanych z lekkiego metalu gęsto użebrowanych, zawiera wewnątrz, umocowaną na osi tarczę stalową trzymającą dwa cylinderki hamulcowe o przeciwnie skierowanym działaniu. Tłoczki tych cylinderków, oddziaływują poprzez normalnie używane popychacze, na dwie tarcze dociskowe pokryte z zewnątrz odcinkami nakładek hamulcowych. Kształt nakładek przypomina nakładkę sprzęgową, podzieloną na sześć równych części. Pomiędzy obu tarczami dociskowymi znajduje się sześć kulek stalowych 7/8" umieszczonych w specjalnych wyżłobieniach. Przyciśnięcie dźwigni hamulca nożnego powoduje przesunięcie się tarcz dociskowych w przeciwnych kierunkach, co w rezultacie daje ich rozepchnięcie na boki, przez sześć kulek „wtaczających się" na pochyłe krawędzie wyżłobień, wykonane pod kątem 35⁰. Nakładki hamulcowe zostają wtedy dociśnięte do obu wewnętrznych powierzchni bębna hamulcowego. Powrót tarcz na miejsce, jest zapewniony przez dwie pary mocnych sprężyn przeciwdziałających kierunkowo, ruchom tłoczków i popychaczy.

A. Ż.



Przekrój hamulca tarczowego



schemat działania hamulca tarczowego, u góry-położenie odhamowane, na dole-zahamowane.



wygląd zewnętrzny bębna rozłożonego

Zawory z trzech metali

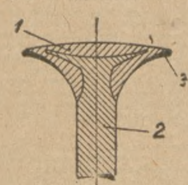
Wysokie wymagania stawiane zaworom silników spalinowych, zmuszają ich wytwórców do żmudnego i nieraz długotrwałego laboratoryjnego badania materiału zanim zostanie wydane orzeczenie, że metal ten nadaje się do produkowania zaworów. Wysoka temperatura podczas spalania mieszanki, działanie kwasów nagłe chłodzenie zimnym strumieniem paliwa i do tego wysoka częstotliwość otwierania się i zamykania (dochodząca w nowoczesnych silnikach wyścigowych do 6 tys. razy na minutę) daje nam wyobrażenie o tym na jak ciężką pracę narażony jest talerzyk zaworu. Dodajmy do tego, jego drogę otwierania i zamykania się w ciągu godziny pracy, przekraczającą 500 m. a zrozumiemy z jak doskonałych materiałów musi być wykonany trzonek zaworowy i prowadnica. Ponieważ powyżej podanym wymaganiom, prawie nie możliwe jest aby w 100% odpowiadał jeden materiał rozpoczęto produkcję zaworów z trzech różnych specjalnie dobranych metali. Przechodząc do sedna sprawy spójrzmy najpierw na rysunek, który objaśni nas dokładnie o rozmieszczeniu tych materiałów.

Ponieważ, metal talerzyka zaworu powinien być przede wszystkich odporny na wpływy chemiczne w wysokiej temperaturze mające swe źródło w spalaniu mieszanki, zastosowano tu specjalną stal chromową prawdzoną doświadczalnie w odpowiednich temperaturach (oznaczono ją na rysunku cyfrą 1).

Jednakże stal chromowa, nacechowana stosunkowo dużym współczynnikiem rozszerzalności i małą odpornością na ścieranie nie nadawałaby się na trzonki zaworowe, gdyż ulegałyby one łatwemu zacieraniu się i szybkiemu zużyciu. Zgodnie z doświadczeniami, na trzonek zaworowy nadaje się tylko stal węglista lub stop stalowy z małą domieszką chromu, lub niklu. Materiał taki, daje odpowiednią wytrzymałość, elastyczność, dobre przewodzenie ciepła i stosunkowo niewielką rozszerzalność tak ważną z powodu regulacji luzów zaworowych. (Metal ten oznaczono na rysunku cyfrą 2).

Talerzyk zaworu ze stali chromowej i trzonek ze stali o podanych powyżej właściwościach są połączone ze sobą, pewną nieopublikowaną dotychczas metodą spawania.

Wysokie wymagania stawiane szczególnie zaworom wydechowym, zostały zaspokojone przez powleczenie powierzchni przylegania talerzyka do gniazda trzecim odrębnym metalem (oznaczonym na rysunku cyfrą 3). Jest to stop niklowo - chromowy (80% Ni, 20% Cr) specjalnie odporny na korozję i posiadający wysoką wytrzymałość dużych temperatur.



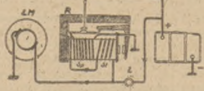
Tak zbudowane zawory noszą nazwę trójmetalowych i zdały już pomyślnie egzamin praktyczny, nie tylko w silnikach na hamowni, ale i w normalnej eksploatacji. Dla przykładu podamy, że umieszczone w silniku Citroen 11—CV (cztery cylindry OHV. 56 KM 1911 cm³) trzy komplety zaworów normalnych i jeden komplet trójmetalowych poddane zostały bardzo ciężkiej próbie. Mianowicie silnik ten pracował na hamowni 165 godzin bez przerwy na pełnych obrotach i pełnym obciążeniu. Wszystkie zawory normalne uległy znacznemu zużyciu i uszkodzeniom, podczas gdy trójmetalowe nie wymagały nawet docierania. Tak samo, stan zaworów trójmetalowych w innym silniku benzynowym po przebiegu 40 tys. kilometrów normalnej eksploatacji był bez zarzutu.

Kontrola ładowania baterii

Gdy włączymy kluczyk stacyjki zapłonowej, widzimy zapalającą się zawsze żaróweczkę lampki kontrolnej, która jest sygnałem optycznym dla kierowcy i oznacza, że bateria dostarcza prąd przyrządom zapłonowym i innym odbiornikom. W momencie uruchomienia silnika, gdy zaczynamy podwyższać jego obroty, światełko czerwone blednie i wreszcie gaśnie, dając nam sygnał, że prądnica ładuje baterię.

Tak się to już utarło, że lampka kontrolna spełnia powyższe zadania, że wszyscy w to wierzą (za wyjątkiem elektrotechników).

Nie jest tak jednak w 100%. Owszem, zapalanie się światełka kontrolnego oznacza bezsprzecznie, że przyrządy zapłonowe są pod prądem. Ale zagaśnięcie, wcale nie dowodzi, że bateria jest ładowana przez prądnicę. Często się jednak zdarza, że kierowca jest srodze zdziwiony, gdy nagle przekona się, że bateria jest wyczerpana, a jak sięga pamięcią wstecz, to lampka kontrolna „zachowywała się zawsze przepisowo". Wyjaśniamy więc poniżej na prostym schemacie — bateria, lampka kontrolna, samoczynny włącznik — wyłącznik, prądnica, masa.



W momencie włączenia zapłonu, prąd płynie tak samo do przyrządów zapłonowych, jak i do innych odbiorników, połączonych przez stacyjkę. Równocześnie, zostaje zamknięty obwód prądu, płynącego z baterii przez stacyjkę i lampkę kontrolną do kolektora prądnicy i dalej przez uzwojenie i szczotkę minusową do masy. Tak więc, lampka kontrolna świeci wskutek prądu płynącego z dodatn ego zacisku akumulatora do masy, a więc wskutek różnicy napięcia między plusem, a minusem.

Jeżeli jednak uruchomimy silnik i zacznie on napędzać twornik prądnicy, ta rozpocznie wytwarzać, wzrastające wraz z obrotami, napięcie, które osiąga wreszcie pewną granicę wyznaczoną regulatorem ładowania. W ten sposób różnica napięcia pomiędzy baterią a prądnicą maleje, aż wreszcie równa się zeru. W wypadku jednak, gdy pomiędzy dwoma punktami nie ma różnicy napięcia, nie może płynąć nadal prąd. Dlatego lampka kontrolna ładowania gaśnie natychmiast, gdy prądnica wyrówna różnicę napięcia, a zgaśnięciem swym wskazuje nam tylko, że na końcówkach prądnicy pojawił się prąd o napięciu wystarczającym do rozpoczęcia ładowania baterii. W rzeczywistości zgaśnięcie czerwonego światełka nic ponadto nie oznacza.

Z tego widzimy jasno, że to czy prądnica ładuje baterię, a więc czy prąd wytworzony w prądnicy płynie do baterii — nie jest zależne od lampki kontrolnej, tylko od tego czy istnieje połączenie pomiędzy prądnicą, a akumulatorem.

Na tej drodze, znajduje się jednak samoczynny włącznik — wyłącznik, który w momencie bezruchu silnika rozłączył obwód prądnica — akumulator. Jeżeli więc w odpowiednim momencie, obwód zostanie znów zamknięty, to bateria będzie ładowana.

Dowodzi to, że nawet gdy w samoczynnym włączniku — wyłączniku zaistnieje jakieś uszkodzenie, uniemożliwiające ładowanie, nie będzie to przeszkadzać wcale lampce kontrolnej, która i tak w swoim czasie zagaśnie, a bateria mimo tego nie będzie ładowana.

Odwrotnie jednak, w momencie gdy przyśpieszamy obroty silnika a lampka nie gaśnie, będzie to całkiem pewnym dowodem że prądnica nie daje prądu i nie powoduje zaniku różnicy napięcia między nią, a baterią — a więc nie może rozpocząć ładowania akumulatora.

W zakończeniu trzeba stwierdzić, pomimo, że nazwa lampka kontrolna nie jest ba dzo dla niej właściwa, to jednak zainteresowanie nasze nią i połączeniem bateria — prądnica winno być zawsze możliwie duże, a unikniemy wtedy często zupełnie nieoczekiwanych uszkodzeń.

Ż.

MOTORYZACJA ARMII RADZIECKIEJ

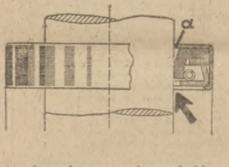


12-cylindrowy ciągnik artyleryjski „Woroszyłow" o mocy 240 KM wykazał w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej najwyższe zalety nowoczesnego pojazdu mechanicznego. Łatwość obsługi wysokoprężnego silnika systemu Diesel połączona z jego obrzymią mocą pozwala w warunkach bojowych na wykonanie każdego zadania. Jednocześnie duża zwrotność i szerokie gąsiennice zapewnia swobodne poruszanie się w terenie. Na zdjęciu ciągniki „Woroszyłow" w czasie defilady.

PIERŚCIENIE USZCZELNIAJĄCE

Metalowe pierścienie z wkładką skórzaną, lub gumową, służące do uszczelniania wałów obracających się lub przesuwających (np. w teleskopach motocyklowych) nie mają niestety w języku polskim związłego określenia. Pokutująca między kierowcami i warsztatowcami nazwa niemiecka „simmering" winna być zastąpiona określeniem pierścienia uszczelniającego metalowo-gumowego, lub metalowo skórzanego. (Dobrze byłoby, gdyby w tym wypadku p. dali parę projektów Czytelnicy, lub twórcy słownictwa technicznego!).

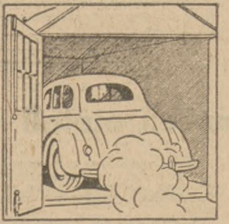
Przechodząc od nazwy do budowy tych pierścieni, wyjaśniamy, że składają się one z metalowej oprawki złożonej z dwuch części zawierających wewnątrz kołnierz ze skóry chromowej lub ze sztucznej gumy, otoczonej cienką sprężyną śrubową. Działanie takiego pierścienia, stosowanego w różnorodnych pojazdach i silnikach polega albo na uszczelnianiu wałka przed wydostawaniem się, wzdłuż niego, oleju na zewnątrz albo przed przedostawaniem się kurzu, piachu lub wody, do wewnątrz. Kołnierz skórzany lub gumowy, zakończony



ostrą krawędzią wewnętrzną dociskany jest od wałka siłą sprężyny i sprężystością skóry, lub gumy. Gdy przyjrzymy się dokładnie rysunkowi, zorientujemy się w jaki sposób należy zakładać takie pierścienie. Otóż zawsze ostry brzeg skóry lub gumy, albo prościej — strona z której jest widoczna sprężyna śrubowa winna być zwrócona w kierunku miejsca, które ma dany pierścień uszczelnić. A więc jeżeli przyjmiemy, że strzałka pokazuje kierunek naporu oleju na uszczelnienie, to zrozumiemy, że olej nie wydostanie się na zewnątrz tą drogą, gdyż jego ciśnienie będzie nawet samo dociskać jeszcze bardziej uszczelniającą, napierając na skórę lub gumę obok sprężyny, napierając na skórę lub gumę obok sprężyny. Natomiast od strony oznaczonej „a" przedostanie się przez stożkową drogę jest całkiem proste. Gdyby więc pierścień był odwrócony, kierunek oleju odpowiadał by położeniu „a" to uszczelnienie nie spełniałoby swego zadania i olej wzdłuż wałka wydostawałby się szybko na zewnątrz.

Wynika z tego, że pierścień uszczelniający z kołnierzem skórzanym lub gumowym może spełniać rolę uszczelniacza tylko jednokierunkowego. Gdybyśmy więc chcieli uszczelnić jedną stronę wału korbowego w silniku motocyklowym, celem zabezpieczenia przed wydostawaniem się oleju na zewnątrz i przed dostawaniem się piachu i błota do wewnątrz, musielibyśmy wykorzystać dwa pierścienie odpowiednio założone, lub jeden podwójny o dwuch kołnierzach zwróconych w przeciwnych kierunkach. Nie trzeba tu dodawać że uszczelnianie opisanymi pierścieniami, może być w pełni zadawalające, jedynie wtedy gdy wałek w miejscu styczności z kołnierzem jest idealnie gładki i obraca się współśrodkowo do otworu pierścienia. Założenie pierścienia na wale „bijącym" na boki powoduje, że przy dużych obrotach sprężystość skóry albo gumy nawet wspomagana sprężyną, nie wystarcza do należytego przylegania do wibrującego wałka, naokoło którego powstaje wolna przestrzeń przekreślająca sens uszczelnienia.

K. Ch.



Uruchamiając silnik w garażu, nie wolno zapominać o otwarciu drzwi.

Jak zapuszczać silnik?

Częste drobne naprawy i regulacje odbywają się w garażu i to przy drzwiach zamkniętych. Grozi to wielkim niebezpieczeństwem dla życia lub zdrowia kierowcy. A więc uwaga!

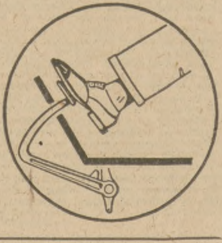
Przy każdorazowym uruchamianiu silnika w garażu otwierać drzwi.

Tlenek węgla znajdujący się w spalinach każdego samochodu i motocykla, jest gazem bezbarwnym, bez zapachu i smaku. Działanie zaś jego jest nadzwyczaj szybkie i wybitnie trujące. Początkowymi objawami zatrucia jest lekkie oszołomienie, senność i złe samopoczucie. Gdy poczujemy się nagle bardzo niedobrze (trwa to wszystko parę minut) a do drzwi garażu jest daleko należy paść na ziemię i czołgać się do wyjścia. Przy ziemi znajduje się bowiem strefa wolna od tlenku węgla który unosi się do góry.

Zapuszczając silnik w garażu pamiętać musimy o wyłączeniu biegu na luz, zahamowaniu wozu hamulcem ręcznym i otwarciu drzwi garażu. Podczas zimnych dni w chwili uruchamiania silnika wciskać należy dźwignię sprzęgła, celem zmniejszenia oporu przez wyłączenie skrzyni biegów.

Guzik, lub dźwignię rozrusznika trzymać wciśniętą tylko do momentu pierwszego zapalenia, inaczej grozi uszkodzenie zębatki. Pamiętać należy że zbyt częste i za długie używanie rozrusznika wyładowuje baterię. Dlatego też przycisk trzymać nie dłużej niż 10 do 15 sekund. Jeżeli silnik nie dał się uruchomić po 3 lub 4 takich próbach lepiej zaprzestać „piłowania" starterem, a zabrać się do usunięcia przyczyny niezapalania. Po wyłączeniu rozrusznika czekać zawsze przed następnym uruchomieniem do całkowitego zatrzymania się tak zębatki rozrusznika jak i koła zamachowego (w wypadku zadławienia się silnika) inaczej bowiem grozi uszkodzenie zębatki, lub koronki.

R. I.



Dążymy do ułatwienia pracy

Wszyscy rozumiemy doskonale że sprężyny zaworowe muszą posiadać pewną określoną moc, aby w danym silniku zamykać szczelnie i szybko zawory. Ponieważ w miarę zużywania się różnych mechanizmów słabną też sprężyny słyszy się często zapytania, jak należy przeprowadzać kontrolę mocy sprężyn zaworowych. W odpowiedzi na to możemy wskazać dwa sposoby łatwe do zastosowania warsztatowego.

Pierwsza metoda, to sprawdzenie sprężyny starej w porównaniu z nową. Można to wykonać łatwo umieszczając obie sprężyny oparte o siebie pomiędzy rozsuniętymi szczękami imadła. Następnie imadło skręcić tak, aż obie sprężyny ugną się o mniej więcej 1/3 wysokość. Sprężyna zmęczona" będzie bardziej ściśnięta od sprężyny nowej.

Druga metoda, to ustawienie na sobie trzech lub czterech sprężyn zaworowych pod wiertarką kolumnową na stole lub talerzu wiertarki. Na górze, pierwszej sprężyny i pod ostatnią należy położyć ich oryginalny talerzyk a w uchwyt wiertarki wsunąć długi pręt przechodzący przez wszystkie sprężyny (celem zabezpieczenia przed wyskoczeniem sprężyn na bok). Następnie powoli, opuszczać trzpień wiertarki tak aby sprężyny siadły na około 1/3 wysokości, a następnie wykonać ich pomiary suwmiarką. Różnice wysokości poszczególnych sprężyn wskażą nam odrazu które są słabe a które mocne.

G. B.

Wymiana nakładek hamulcowych

Praca ta, wydaje się całkowicie prosta a mimo tego wielu z nas powtarza wciąż te same błędy.



Nakładka hamulcowa musi leżyć na szczęce zupełnie gładko i być zgodna z jej wymiarami co do milimetra. Zgodność ta, nie tylko ogranicza się do nakładek, ale i nity muszą odpowiadać zupełnie dokładnie otworom w szczęce hamulcowej. Podczas nitowania głównym zadaniem jest osiągnięcie jak najdokładniejszego przylegania całej nakładki. Uzyskujemy to przez nitowanie w kolejności podanej na rysunku.

Po wymianie nakładek zakładając szczęki hamulcowe należy pamiętać o koniecznej ponownej regulacji. Przed założeniem szczęk oba uchwyty mimośrodowe muszą być cofnięte jak najgłębiej a następnie podregulowane na tyle aby przestrzeń pomiędzy nakładką a bębnem wynosiła od 0,2 do 0,5 mm. Jeżeli w bębnie nie istnieje okienko kontrolne to ustawienie takie mniej dokładne można przeprowadzić dokręcając oba mimośrody do oporu nakładek o bęben następnie cofając je o pewną ilość stopni, równą dla wszystkich mimośrodów na wszystkich bębnach.

KRONIKA Polskiego Związku Motorowego

PLAN PRACY KOMISJI PROPAGANDOWEJ

Komisja Propagandowa nowego Zarządu PZMot pod kierownictwem red. K. Wolffa zapowiada na najbliższym etapie swej pracy ożywiony kontakt z prasą codzienną i fachową. Jednocześnie projektuje się tzw. „5-minutówki" w radio, popularyzujące motoryzację i sport motorowy. Współpraca z Filmem Polskim nie ograniczała by się jedynie do zdjęć dla kroniki filmowej. Proponuje się nakręcenie kilku krótkometrażówek, obrazujących nasze osiągnięcia na polu motoryzacji, filmy z życia sportu motorowego jak trening, imprezy nauka jazdy oraz obozy kondycyjne motocyklistów. Dla lepszej pracy Komisja Propagandowa uruchomi w terenie stałą sieć referatów prasowych i korespondentów przy klubach i sekcjach motorowych przy ośrodkach fabrycznych, zakładach pracy i stacjach traktorowych. Już na koniec lutego zwołamy zjazd referentów prasowych i korespondentów do Warszawy, celem rozpracowania kalendarza roboczego na rok bieżący.

OBÓZ KONDYCYJNY MOTOCYKLISTÓW

Trzy tygodniowy obóz kondycyjny dla reprezentacyjnej kadry motocyklistów i członków Samochodowej Sekcji Młodych przy okręgu warszawskim rozpocznie się w dniu 2 marca br. i trwać będzie do 20 marca. Zakwaterowaniem i wyżywieniem zajmuje się „Orbis", który już na ten cel przygotował dwie wille w Bukowinie Tatrzańskiej. Na obozie będzie łącznie z kadrą instruktorską, 45 uczestników w tym 10 samochodziarzy.

Wśród motocyklistów zbierze się cała elita naszych raidowców żużlowców i wyścigowców.

Obóz kondycyjny w Bukowinie Tatrzańskiej zapewni naszej czołówce trzy tygodniowy wypoczynek, dobre odżywianie i świeże powietrze. Jednakże cykl wykładów teoretycznych jest bardzo obszerny. Program obozu zawiera bowiem wykłady polityczno - wychowawcze, wykłady z teorii silnika motocyklowego i samochodowego, wykłady z techniki jazdy żużlowej raidowo - terenowej i wyścigowej, a ponadto gimnastykę kondycyjną i narciarstwo. Głównym punktem programu jest jednak wypoczynek i dobre odżywianie.

ROZDZIAŁ NOWYCH JAW

Ze 100 nowych Jaw 250 ccm—(Soutežne) otrzymanych niedawno z Czechosłowacji Związkowa Rada Kultury Fizycznej i Sportu przy CRZZ otrzymała 60 sztuk do rozdziału między zrzeszenia sportowe.

Pozostałe 40 sztuk zostało przekazane poszczególnym pionom samodzielnym i sekcjom zrzeszonym. Z tego 8 sztuk zatrzymuje Polski Związek Motorowy do prób na licencje sportowe.

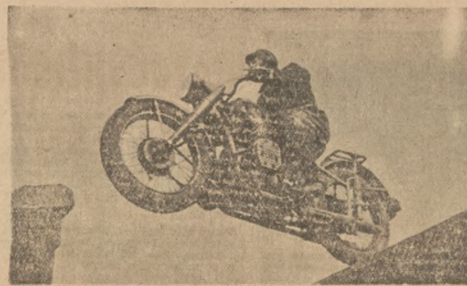
ZAWODY SAMOCHODOWE W ROKU 1950

Sekcja Samochodowa Polskiego Związku Motorowego przygotowuje w obecnym sezonie szereg imprez o charakterze szkoleniowo - zaprawczym. Jako pierwsza odbędzie się Jednodniowa Jazda konkursowa III-ej kategorii w kwietniu a w ślad za nią odbędą się jazdy kategorii II-ej, I-ej, o Mistrzostwo Okręgu i Mistrzostwo Krajowe (mniej więcej w odstępach miesięcznych). Tegoroczny regulamin ramowy przewiduje 10 prób, a to, próbę rozruchu silnika, pomiaru paliwa, zmiany koła, zmiany ogumienia, elastyczności, przyspieszenia poziomego, przyspieszenia na wzniesieniach, jazdy okrężnej, jazdy terenowej i próbę zwrotności.

Ponadto przewidzianych jest szereg jazd patrolowych dziennonocnych o charakterze wojskowym i we wrześniu wielki Międzynarodowy Raid Samochodów Ciężarowych.

Jak więc widzimy tegoroczny sezon samochodowy zapowiada się ciekawie, dając możność wszystkim kierowcom wykazania swych umiejętności w różnorodnych warunkach.

kawu



Kierowcy radzieccy zarówno w boju, jak i w sporcie wykazali doskonałe opanowanie maszyny. Oto efektowny skok w czasie pokazów zręczności radzieckiego zawodnika.

PRASA a SPORT MOTOROWY

(Przyczynek do dalszej dyskusji)

Do
Redakcji „Za Kierownicą"
w Warszawie

Problem poruszony przez p. Kol. Żymirskiego w artykule „Czy stanowisko prasy jest słuszne" jest naprawdę bardzo poważny i godny przeprowadzenia nietylko dyskusji lecz interwencji u Władz Naczelnych sportu. Prasa żądna sensacji karmi publiczność namiastkami bezwartościowymi, a przecież CRZZ czy GUKF zaleciły utworzenie kół prasowych łącznie z działaczami i sportowcami celem poruszania w prasie wszelkich bolączek tej czy innej natury. Dotychczas prawie nic w tym kierunku nie zrobiono. PZM w swych komunikatach zalecił OZM-om nawiązanie kontaktu z prasą. Do niektórych zarządów OZM „wcielono" po jednym członku z prasy (propagandy).

Okres kiedy publiczność na t. zw. „ścianie śmierci" zażywała emocji minął bezpowrotnie. Motocyklista bowiem to nie kramarz tanich dreszczyków. To nie nieukszaleniec który swą „brawurą" po ulicach budzi popłoch, kończąc się w najlepszym wypadku w szpitalu.

Nasz sport motocyklowy dojrzał, aby zająć poczesne miejsce w szeregu innnych sportów. Tymbardziej, że obliczywszy wkład: wysiłku, pracy i samozaparcia motocyklisty trzeba przyznać, iż słusznie mu się to należy.

Na gratach, które dawno się wysłużyły zdobywali Koledzy zasłużone laury. Choćby dla przykładu: na MMM w Czechosłowacji z dumą obserwowałem ile zapału, heroicznego wysiłku dawali z siebie Koledzy z wojskowego teamu forsując strome przełęcze górskie na ciężkich Harleyach. Klasycznym przykładem był por. Jama, który ze złamanym obojczykiem ukończył w czasie dzienny etap i dopiero silna gorączka wykluczyła go z raidu. Przykładów takich mógłbym przytoczyć wiele.

Sport motocyklowy jest jednym z najpiękniejszych sportów. Kształci, hartuje wyrabia ambicje, wychowuje na prawdziwego sportowca. Ma tak różnorakie kierunki że trzeba wiele czasu i trudu poświęcić, aby otrzymać zaszczytny tytuł seniora. Są różne dziedziny sportu, lecz sport motocyklowy mający cechy szlachetnej rywalizacji i pokonywania przeszkód, zbliżony wspólnymi cechami do sportu narciarskiego daje tak wiele że warto mu się oddać całą duszą.

Reasumując powyższe doszedłem do wniosku, że dla „uleczenia" spraw propagandowo-prasowych:

a) **CRZZ i GUKF winny, otaczając opieką sport motocyklowy, wpłynąć na uzdrowienie prasy.**

b) **PZM winien kategorycznie zażądać od podległych OZM wykonania poruczonych zaleceń w tym kierunku.**

c) **Zrzeszenia sportowe względnie sekcje mot. winny nawiązać ścisły kontakt z miejscową i centralną prasą. Dla dobra sprawy należałoby (w mym pojęciu) wszelkie szczegółowe sprawozdania z organizowanych imprez przesyłać w ciągu trzech dni najpóźniej do PZM, a nie jak dotychczas po ukończeniu, sezonu celem umieszczenia ich w prasie centralnej i tyg. „Za Kierownicą", „Motoryzacja" i innych.**

Żywię nadzieję, że ten „I krok motocyklowo-prasowy" przyczyni się do popularyzacji naszego sportu, zacieśni kontakt z Publicznością, odda tym samym nieocenione korzyści dla rozwoju i umasowienia motocyklizmu.

Ze sportowym pozdrowieniem
Eug. Kaczmarczyk Kraków

Wypowiedzi kol. E. Kaczmarczyka potwierdzają niewątpliwie w całej rozciągłości stanowisko, jakie kol. A. Żymirski zajął w swym artykule o podejściu prasy codziennej, a w rzadkich wypadkach i sportowej do spraw sportu motorowego („ZK" Nr 1 z br.). W dalszym ciągu jednak prosimy Kolegów o wypowiadanie się na łamach naszego pisma na poruszony powyżej temat.

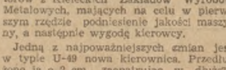
Redakcja

Wiadomości i rady

Wiadomości...

Motocykl SHL-125 typu U-49, o którym donosiliśmy w ubiegłym roku, ukaże się wkrótce w sprzedaży. Pierwsza seria tych maszyn opuściła już halę montażową. Typ U-49 nie różni się w swych zasadniczych założeniach konstrukcyjnych od poprzednio produkowanych U-48. Zastosowano w nim jedynie kilka pomysłów racjonalizatorów z Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych, mających na celu w pierwszym rzędzie podniesienie jakości maszyny, a następnie wygodę kierowcy.

Jedną z najpoważniejszych zmian jest w typie U-49 nowa kierownica. Przedłużono ją o 2 cm, zaopatrując w dłuższe dźwignie hamulca i sprzęgła, co znakomicie ułatwia manipulację i prowadzenie podczas jazdy. Oprócz tego wprowadzono nową rączkę gazu — nawojową, zamiast dotychczas stosowanej ślimakowej. Nawojowa rączka gazu zgłoszona jako wniosek rajonalizatorski jeszcze w roku 1948 przez Jerzego Jankowskiego bije prostotą konstrukcji, niezawodnością w pracy i łatwością demontażu wszelkie inne konstrukcje zagraniczne. Składa się ona z obsady unieruchomionej na kierownicy za pomocą ostro zakończonej śrubki, rurki z uchwytem i prowadzeniem linki gazu oraz z grzybka ustalającego z kołkiem przetykowym. Rurka pokrętna zaopatrzona jest w kołnierz i osłonięta z zewnątrz zwyczajną rączką gumową.



Nawojowa rączka gazu

Demontaż nawojowej rączki gazu, przedstawionej na rysunku, jest bardzo prosty. Wystarczy odkręcić śrubkę i przesunąć obsadę wraz z gumową rękojeścią w lewo, aż do gniazdka linki hamulcowej. Na końcu kierownicy ukaże się otwór z tkwiącym wewnątrz kołkiem. Kołek ten, blokujący grzybek ustalający należy wyjąć oraz zsunąć obsadę i rękojeść gumową wraz z grzybkiem ustalającym z kierownicy w lewo.

Linka gazu przechodzi przez otwór w obsadzie (na rysunku nie widoczny) i zaczepiona jest o uchwyt na rączce. Pancerz linki opiera się we wgłębieniu obsady (na rysunku nie widoczne). Napięcie linki regulowne jest śrubą w gaźniku.

Zastosowanie opisanej wyżej rączki przyniosło 3 632 000 złotych oszczędności rocznie. Jankowskiemu przyznano 74 000 złotych premii.

Ciekawe, że pomysł po wprowadzeniu go w życie uległ dalszej racjonalizacji. Brygadzista Witkowski z montażu zaproponował usunięcie sprężyny dociskowej, która miała pierwotnie znajdować się między gumą, a grzybkiem ustalającym. Okazało się, że dla zapobieżenia powracania rączki wystarczy tarcie, jakie powstaje między rękojeścią gumową a grzybkiem.

...i rady

Kol. Szczepaniak Wiktor — Szczecin.

Piszecie, że Wasza SHL-ka spisywała się początkowo bardzo dobrze. Jednak po przejechaniu 2 000 km. gaźnik „coś" zatykało. Na siatce gaźnika gromadziły się jakieś czarne płatki i mętny czarny osad. Zjawisko to powtarzało się i zmuszało do ciągłego czyszczenia gaźnika.

Niedomaganie, o którym piszecie zdarzyło się nie tylko Wam, ale wszystkim posiadaczom motocykla SHL-125 i stało się przyczyną wielu udręczeń i kłopotów, nie było to jednak przyczyną „wady produkcyjnej", jak się wyrażacie w swym liście. Sprawa jest bardzo prosta. Zbiorniki SHL powlekane były wewnątrz warstwą ochronną, zapobiegającą korozji. Warstwa ochronna spisywała się doskonale wówczas, gdy używano jako paliwa benzyny. Z chwilą, gdy Centrala Produktów Naftowych sprowadziła na rynek paliwo trójskładnikowe (BAB) okazało się, że benzol rozpuszcza grunt zbiornika, powodując zanieczyszczenie gaźnika. Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych otrzymały w tej sprawie wiele reklamacji i natychmiast zmieniły materiały używane do powlekania wnętrza zbiornika.

W celu całkowitego usunięcia tej dolegliwości należy zdemontować zbiornik i dokładnie wyczyścić go, używając roztworu sody kaustycznej, aż do całkowitego usunięcia resztek rozpuszczonej warstwy ochronnej. W przyszłości jednak należy chronić wnętrze zbiornika przed rdzewieniem.

JERZY JANKOWSKI

UWAGA: Wszelkie zapytania w sprawach technicznych, dotyczących SHL-125, jak również reklamacje i życzenia konstruktorskie prosimy kierować pod adresem: Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych, Oddział Doświadczalny, **KIELCE**. Odpowiedzi na nie udzielimy natomiast na łamach naszego pisma, a w wypadkach szczególne ważnych bezpośrednio listownie.

Redakcja.

MŁODZIEŻ Z MIŃSKA woła S. O. S.

OBYWATELU REDAKTORZE!

Czytam „Za Kierownicą" od numeru 21 i bardzo mi się to pismo podoba. Interesuję się żywo sportem motocyklowym i samochodowym, mechanizmem „motorów", markami wozów. Chciałbym umieć prowadzić motocykl i jeździć w znaczeniu wyczynowym. Narazie jednak patrzę na motocyklistę tak jak patrzy „pierwszak" na ucznia gimnazjum. W naszym Mińsku istnieje Sekcja Motocyklowa przy Zw. Zaw. Transportowców. Szkolenia jednak nie ma, a chętnych chłopców w moim wieku jest wielu (w moim wieku to znaczy 15—16 lat). Myślę więc, że Redakcja „Za Kierownicą" poinformuje nas o miejscu i warunkach szkolenia które napewno się gdzieś odbywa, lub będzie się odbywało. Bardzo proszę Redakcję, ja i moi koledzy, o poinformowanie nas w tej tak bardzo interesującej nas sprawie. Co do siebie to muszę jeszcze powiedzieć, że chodzę do 8 klasy „jedenastolatki" i należę do ZMP.

Pozdrawiam Redakcję „ZK" i życzę naszemu pismu powodzenia i nowych prenumeratorów

„NORTON" Z MIŃSKA

Drogi „Nortonie" z Mińska.

Zamieszczamy Twój list w całości. Niewątpliwie przeczytają go w Mińsku również uśpieni zimowym snem działacze z Sekcji Motocyklowej ZZT. Apel skierowany pod ich adresem brzmi: „Nie wolno zmarnować zapału i chęci poznania silnika, jaki tkwi w naszej młodzieży". O pracy podjętej w Sekcji nad motoryzacyjnym uświadomieniem Was, młodzieży szkolnej, będziecie chyba mogli nam donieść w najbliższym czasie. Za życzenia dziękujemy. Ślemy pozdrowienia wszystkim entuzjastom motoryzacji w Waszej Szkole.

Red. „Z K"



Motocykliści Zakopanego mają dobrze opanowaną jazdę po śniegu. Uwidoczni się to zapewne w Raidzie Zimowym, a zwłaszcza w czasie „próby wytrzymałości". Na zdjęciu S. Sędzimir (Związkowiec) i J Górski (Gwardia) na starcie w zeszłorocznym wyścigu motorów na śniegu.

Przed zimową próbą raidowców

Motocykliści walczą o Nagrodę Tatr

Kto z nas, motorzystów odwiedzał w zimie Zakopane, ten nie mógł nie zauważyć licznych — i to bez względu na warunki zimowe — motocyklistów, którzy na maszynach najrozmaitszych typów i marek „ujeżdżali" we wszystkie strony podhalańskiej stolicy. Zima najwyraźniej nie odstrasza Zakopiańczyków od korzystania z motocykli. Śnieg, z którym każdy mieszkaniec Zakopanego zżył się od lat dziecinnych, jest w pojęciu tamtejszych motocyklistów tak samo dobrym i pewnym podkładem do jazdy motorem w zimie, jak bita droga w lecie. Widać to chociażby z pewności, z jaką poruszają się na śniegu, a właściwie pędzą po śniegu, maszyny Zakopiańczyków.

To też wiadomość o I. Zimowym Raidzie i to właśnie w Zakopanem, o raidzie organizowanym przez fanatyków jazdy motorem po śniegu należy przyjąć jako jeszcze jedno pozytywne osiągnięcie zgranego zespołu Sekcji Motocyklowej „Związkowca" (dawny TKM Zakopane) Zespołu, który postawił sobie za cel propagowanie imprez motorowych w najróżnorodniejszych warunkach terenowych, otwierając przed raidowcami całej Polski ścieżki i zbocza Podhala, nietylko w lecie, ale nawet w zimie.

DOBRY POCZĄTEK

Impreza, z jaką wchodzimy w tegoroczny sezon sportowy zasługuje na uwagę pod kilkoma względami. Jako nowość w naszym kalendarzu sportowym wzbudziła z chwilą jej ogłoszenia duże zainteresowanie. Specyficzne warunki terenowe, a przede wszystkim atmosferyczne i śnieżne, nie dające się przewidzieć nawet na kilka dni przed imprezą, wymagają tak wszechstronnego przygotowania maszyn, jak i wszechstronności w opanowaniu jazdy w zimie. Już sam start na Gubałówce, na którą maszyny zawodników przewożone będą kolejką górską, zapowiada się wręcz sensacyjnie 60-kilometrowa jazda okrężna w pierwszym dniu raidu przerzedzi napewno startujących motocyklistów. Do próby wytrzymałości w dniu następnym staną więc już tylko najlepsi i na 12-to kilometrowym odcinku wykażą swe możliwości.

Jednym z ważnych atutów imprezy jest podkreślenie zespołowej walki w czasie tych dwudniowych zmagań. Zespół — to trzech zawodników zgłoszonych przez ich klub macierzysty, to jedna całość, której w udziale może przypaść zaszczytna pierwsza „Nagroda Tatr". W indywidualnej klasyfikacji medalowej przewidziano: 0 pkt. karnych — złoty medal, 20 pkt. — srebrny, 50 pkt. — bronzowy.

NA STARCIE WOJSKO, SP, GWARDIA I NASZE „REPY"

Doceniając celowość imprezy Ministerstwo Obrony Narodowej zezwoliło na udział w I. Zimowym Raidzie motocyklistów wojskowych. Sześć zespołów MON staje na starcie na doskonałych czeskich Jawach-250, a wraz z nimi zespoły PO „Służba Polsce" oraz ZS „Gwardii" ubiegać się będą o miano najlepszych motorzystów naszej armii.

Jednocześnie atrakcyjność raidu podniesie zbiorowy start naszych wszystkich „repów", którzy w tym właśnie czasie rozpoczynają swój obóz kondycyjny w Zakopanem. Udział ich w zimowym raidzie jest jak gdyby jednym z punktów programu obozowego. Nie zobaczymy niestety J. Jankowskiego, który właśnie wykańcza dla PZMot 50 raidowych SHL-ek w Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych i swój start w zimowej imprezie składa w ten sposób dla ogólnego dobra wszystkich raidowców.

TRADYCJA RAIDÓW TATRZAŃSKICH

Organizator imprezy Sekcja Motocyklowa „Związkowca" w Zakopanem w celu zachęcenia do jak najliczniejszego udziału przygotowała bezpłatne kwatery i wyżywienie dla zgłoszonych w terminie do 25 lutego zawodników. Podziwiamy ten piękny wyczyn organizacyjny. Wpłynie on bezwątpienia na frekwencję w raidzie, która nie osiągnie zapewne cyfry, jaką miał tegoroczny XII. Zimowy Raid w Czechosłowacji (przeszło 200 zawodników), ale postawi odrazu I. Zimowy Raid Tatrzański na równi z Raidami Tatrzańskimi w lecie. Tego szczerze życzymy naszemu sportowi motorowemu i energicznym organizatorom!

Stefan L. Strzałkowski

CORAZ SZYBSZE SAMOCHODY RADZIECKIE

Sportowy sezon samochodowy w ZSRR 1949 r. odznaczył się nowymi rekordami szybkości ustanowionymi na samochodach „Moskwicz" i Gaz - M — 20 „Pobieda".

9 i 23 października na Mińskiej Autostradzie odbyły się zawody samochodowe na dystansie 100 km ze startem na 123 km w kierunku do Moskwy.

Do udziału w zawodach dopuszczone były samochody „Pobieda" i „Moskwicz" z różnymi konstrukcyjnymi zmianami; jedynie nie dozwolone było zastosowanie silnika o większej pojemności tym samym ustanowiona była dla danej kategorii samochodów pojemność tj. dla samochodu „Moskwicz" nie więcej jak 1200 cm^3 i dla samochodów „Pobieda" 2500 cm^3. Nie wolno było również stosować na samochodach jakichkolwiek części zagranicznego pochodzenia.

W zawodach 9 października na samochodzie „Moskwicz" należącym do autobazy Ministerstwa Aprowizacji ZSRR (kierowca A Glebow, mechanik N. Zaulin) był ustanowiony nowy rekord szybkości — 97.93 km/godz. Należy nadmienić, że w konstrukcji tego wozu nie dokonano żadnych istotnych zmian i wysoka szybkość była osiągnięta w zasadzie dzięki starannemu przygotowaniu samochodu i uregulowania wszystkich jego mechanizmów.

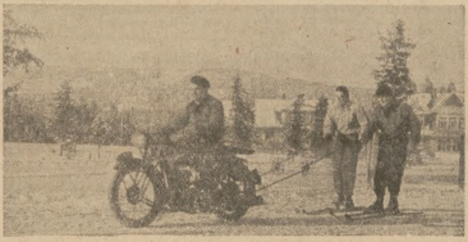
Lecz ten rekord istniał tylko przez dwa tygodnie, gdyż 23 października kierowca Ł. Giwartowski i mechanik B. Kaczygin na samochodzie „Moskwicz" Moskiewskiej fabryki samochodów małolitrażowych przejechał trasę 100 km w ciągu 57 min 59,8 sek., co stanowi średnią szybkość 115.33 km/godz.

Ta wielka szybkość na tym samochodzie była osiągnięta głównie dzięki dokonaniu bardzo istotnych zmian w konstrukcji silnika. Średnicę cylindrów silnika powiększono do 71 mm pojemność roboczą doprowadzono do 1190 cm^3, stopień sprężenia zwiększono do 6,8 zastosowano aluminiową główicę i zwiększono otwory wentyli.

Skrzynkę biegów i tylni most zostawiono standartowy, tłumik również standartowy lecz bez przegród, gumy o wymiarach 5.00 × 16.

Tego samego dnia zwycięzcy wrześniowego 500 kilometrowego wyścigu A. Podkułow i B. Gorłow na samochodzie „Pobieda" należącym do pierwszego motorowego parku taksówek na dystansie 100 km ustanowili rekord 132.83 km/godz. Następne wozy „Pobieda" z autobazy Rady Ministrów ZSRR przejechały tę trasę w 127,2 km/godz. i 122 km/godz. Samochód „Pobieda" na którym osiągnięto rekord 132.83 km/godz., prócz zwiększenia stopnia sprężenia silnika do 7,2 miał zmieniony stosunek przełożenia mostu do 4.44:1.

Nowe rekordy szybkości na samochodach „Pobieda" i „Moskwicz" stały się rezultatem inicjatywy pracowników przemysłu samochodowego i były możliwe tylko dzięki stałemu rozwojowi postępowej myśli technicznej w Związku Radzieckim.



Motocyklista przyjacielem narciarza — widzimy to na załączonym powyżej zdjęciu. Jednak założeniem zakopiańskiego „Związkowca" jest: Każdy motocklista w zimie narciarzem, a każdy narciarz w lecie motocyklistą. Jak dotychczas realizacja tego hasła daje doskonałe rezultaty.

Mistrzostwa Turystyczne Polski

Komisja Turystyczna podała po obliczeniu i sprawdzeniu książeczek turystycznych wyniki do mistrzostw turystycznych Polski. Indywidualne wyniki wyglądają następująco:

1. Sujkowski — SM „Polonia" Środa 25 793 km (Mistrz) 2. Woroszkiewicz — SM „Ogniwo" Kraków 22 054 km (I V-Mistrz) 3. Bosak Tadeusz — SM „Stal" Gliwice 18 039 km (II V-Mistrz) 4. Solski Michał — SM „Stal" Gliwice 16 712 km 5. Sikora Zygmunt — KS „Związkowiec" Kielce 15 191 km 6. Więckowski B. — KS „Związkowiec" Kielce 11 172 km 7. Sadcza Wł. — WTC Warszawa 10 542 km 8. Kuczyński G. — WTC Warszawa 10 287 km 9. Borski Bol. — SM „Stal" Gliwice 8 113 km 10. Merski Tadeusz — SM „Legia" Krosno 7 788 km.

W mistrzostwach turystycznych Polski

1. Sekcja Mot. ZKS „Piast" Gliwice 3 zawodników = 42 914 km; 2. Sekcja Mot. „WTC" Warszawa 10 zawodników = 39 491 km; 3. Sekcja Mot. „Ogniwo" Kraków = 33 749 km.

Konkurs za opisy wycieczek turystycznych — indywidualne

1. Sadcza Władysław — SM „WTC" Warszawa 23 opisy sklasyfikowano 7; 2. Merski Tadeusz — SM „Legia" Krosno 13 opisów sklasyfikowano 7; 3. Kuczyński Gustaw — SM „WTC" Warszawa 20 opisów sklasyfikowano 4.

Konkurs za opisy wycieczek turystycznych — Klubowo

1. Sekcja Mot. „WTC" Warszawa 43 opisy sklasyfikowano 11; 2. Sekcja Mot. SM „Legia" Krosno 13 opisy sklasyfikowano 7

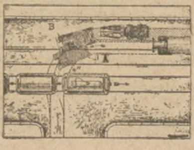
KONKURS znajomości przepisów ruchu

W numerze poprzednim rozpoczęliśmy stały konkurs znajomości przepisów ruchu. Sądzimy, że wielu Czytelników zainteresowanych naszym dość łatwym konkursem przyczyni się do podniesienia dyscypliny ruchu, przypominając sobie i swym Kolegom podstawowe prawidła ruchu i konieczność przestrzegania ich.

Powtarzamy nasze warunki, które brzmią:

Pomiędzy trafne odpowiedzi nadesłane w przeciągu 7-miu dni od daty ukazania się numeru Z. K. w sprzedaży, będą rozlosowywane stałe nagrody: za pierwsze miejsce — półroczna prenumerata Z. K., za drugie miejsce kwartalna prenumerata Z. K.

Dziś podajemy rysunek 2-gi prosząc o podanie kto i jaki przepis łamie, lub jedzie prawidłowo czy nieprawidłowo. Dla wyjaśnienia zaznaczamy, że samochód oznaczony A przejechał już skrzyżowanie a samochód B ma je przejechać.



Międzynarodowy Kalendarz Sportowy na rok 1950

Z pośród międzynarodowych imprez motocyklowych, jakie zostaną rozegrane w bieżącym sezonie, cały szereg z nich zainteresuje bezwątpienia polskich zawodników. (W nawiasach podajemy kategorie: r-raidowa, w-wyścigowa).

Maj.

1 — 6 — Sześciodniówka szkocka. (r)
28 — Grand Prix Węgier (w).

Czerwiec.

5, 7, 9 — Tourist Trophy na wyspie Man (w).
11 — Grand Prix Austrii (w).

Lipiec.

16 — Wyścigi uliczne w Bratysławie (w).
23 — Grand Prix Polski (w).

Sierpień.

13 — Wyścig uliczny w Pilźnie (w).
13 — 20 — Międzynarodowy motocyklowy maraton (r).
(nie odbędzie się — przyp. red.).
20 — Wyścig miasta Tabor — Czechosłowacja (w).
27 — Wyścig w Ołomuńcu — Czechosłowacja (w).

Wrzesień.

3 — Grand Prix Brna — Czechosłowacja (w).
17 — Międzynarodowa nagroda miasta Pragi (w).
18 — 23 — Sześciodniówka FIM (r).

Kobieta i Motor

Prowadzenie motoru jest miłym i ciekawym sportem, dającym pełnię wrażeń. Rozumieją to najlepiej ci, którzy sami jeżdżą. Jazda na motorze wyrabia szybką orientację, daje odprężenie umysłu, satysfakcję wewnętrzną oraz przez dostarczanie stale nowych krajobrazów, wyrabia w nas wyczucie piękna przyrody, łącząc przyjemne z pożytecznym.

— pisze nam kol. Rena Iwańska z Częstochowy, która już niejedne tysiące kilometrów przejechała na motocyklu.

(zdjęcie obok)



„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt Adres Redakcji. Warszawa. ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr. 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-102420